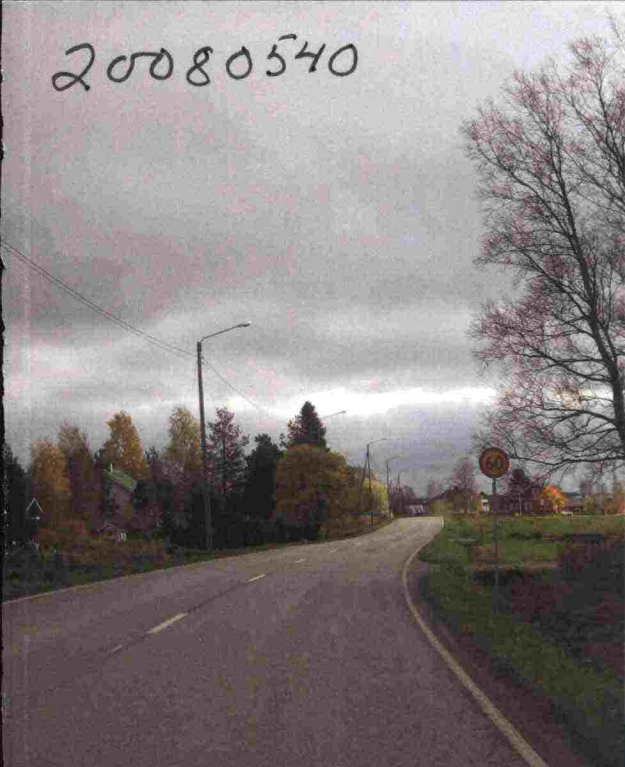


20080540



Vasa vägdistrikt

# Trafiksäkerhetsplan för Kronoby

# **Trafiksäkerhetsplan för Kronoby**



**Vägförvaltningen**  
Vasa 2008



*Pärmbild Sito Oy*

TIEH 1000191R-08

Sokonet Oy  
Esbo 2008

Publikationen finns att tillgå:  
[vaasan.tiepiiri@tiehallinto.fi](mailto:vaasan.tiepiiri@tiehallinto.fi)  
Fax 0204 22 7717  
Telefonväxel 0204 22 11



VÄGFÖRVALTNINGEN  
Vasa vägdistrikt  
Korsholmsesplanaden 44  
65100 VASA  
Telefonväxel 0204 22 11

**Referensord:** trafiksäkerhet, plan, trafikolycka, Vasa vägdistrikt  
**Referensklass:** 80

## SAMMANDRAG

Trafiksäkerhetsplanen för Kronoby innehåller en plan för förbättring av trafikmiljön samt en verksamhetsplan för trafiksäkerhetsarbetet. Syftet med planen för en förbättring av trafikmiljön är att klarlägga problemställena beträffande trafiksäkerheten i Kronoby, planera förbättringsåtgärder och göra upp ett program för genomförandet av åtgärderna. Syftet med verksamhetsplanen för trafiksäkerhetsarbetet är att planera kommunens trafiksäkerhetsarbete samt att förbättra trafiksäkerhetskunskaperna hos kommunens personal och beslutsfattare och öka samarbetet mellan dessa parter.

Kartläggningen av trafiksäkerhetsproblemen i Kronoby genomfördes i form av en trafiksäkerhetsenkät riktad till kommuninvånarna. Olyckor som inträffat i Kronoby kommun åren 2002-2006 analyserades.

Åren 2002-2006 inträffade sammanlagt 167 olyckor på landsvägarna i Kronoby, dvs. i genomsnitt ca 33,4 olyckor/år, varav i genomsnitt ca 8,8 olyckor/år ledde till personskador. Olyckorna inträffade oftast på riksvägarna 8 och 13, stamväg 63, regionväg 748 (Flygfältsvägen) samt i Kronobys, Nerdervetils och Terjärvs centrumområden.

Något över hälften av svarsgivarna i trafiksäkerhetsenkäten anser att trafiksäkerhetssituationen har försämrats i viss mån eller avsevärt i Kronoby under de senaste tre åren. Men i huvudsak upplevs trafiksäkerhetssituationen i orten dock som god eller försvarlig (69 %). De största trafiksäkerhetsproblemen i Kronoby är enligt svarsgivarna de höga hastigheterna, den tunga trafiken, avsaknaden av gång- och cykelleder, det bristande vägunderhållet och avsaknaden av polisövervakning. De mest problematiska ställena är enligt enkäten Flygfältsvägen samt de farliga förhållandena för gc-trafiken bl.a. på Kronobyvägen mellan centrum och riksvägen, på riksväg 8 mellan Kronoby och Karleby, på Åsbackavägen och på Södra Terjärvvägen.

Vid planeringen av åtgärder ställdes fokus på ställen som på basis av inträffade olyckor, enkäten och information som framkommit i styrgruppen var de mest problematiska, till exempel anslutningar och problemställena i gc-trafiken.

För att förbättra trafikmiljön framställdes förslag till 50 åtgärder, vilka innehåller konstruktiva åtgärder samt åtgärder med anknytning till trafikstyrning och underhåll. De konstruktiva åtgärderna innebär bl.a. en förbättring av anslutningar, en förbättring av väg- och gatuarrangemangen, byggande av gc-leder, avlägsnande av sikthinder i anslutningar och byggande av vägbe-lysning. Åtgärderna med anknytning till trafikstyrning bestod bl.a. av ändringar av hastighetsbegränsningar och körbanemarkeringar. Dessutom framställdes förslag till åtgärder med anknytning till underhåll.

För organiseringen av trafiksäkerhetsarbetet grundades en trafiksäkerhetsgrupp som sammanträdde två gånger. Syftet var att ta fram idéer och planera verksamhetsplaner för kommunens förvaltningsorgan. Förvaltningsorganens egna åtgärder i trafiksäkerhetsarbetet under de närmaste åren planerades på så sätt, att målgrupperna för varje förvaltningsorgan, åtgärderna som planerades för dessa grupper, ansvarspersonerna eller -organisationerna samt tidtabeller för genomförandet dokumenterades i åtgärdstabeller. Tabellerna innehöll även en uppföljningskolumn där de årligen genomförda åtgärderna infördes. Dessa tabeller skickades i elektronisk form till förvaltningsorganen och meningen är att i tabellerna införa uppföljningsanteckningar samt nödvändiga ändringar i verksamheten nästa år.

Kostnaderna för projekten som ingår i realiseringsprogrammet uppgår enligt beräkningar till sammanlagt ca 10,5 miljoner €. Därav uppgår kostnaderna för projekt som Vasa vägdistrikt har ansvaret för till sammanlagt ca 8,1 miljoner € (ca 76 % av totalkostnaderna) och projekten som kommunen svarar för till sammanlagt ca 2,2 miljoner € (ca 22 %). Banförvaltningscentralens kostnader är ca 0,2 miljoner €. Åtgärderna som föreslagits för landsvägarna beräknas minska antalet olyckor som leder till personskada med ca 0,49 per år. Den samhällsekonomiska inbesparingen av olyckskostnader har beräknats till ca 2,5 miljoner € per år. Dessutom kommer åtgärderna för gator och enskilda vägar att ge kostnadsbesparingar.

Förverkligandet av trafiksäkerhetsplanen medför många direkta och indirekta effekter som bör beaktas i tillräcklig utsträckning då åtgärderna genomförs. Åtgärderna som genomförs inom ramen för trafiksäkerhetsarbetets verksamhetsplan resulterar på lång sikt i en förändring i trafikattityderna och därmed i en minskning av antalet olyckor, minskad olycksrisk och minskade kostnader för kommunen. En förbättring av trafiksäkerheten ökar även kommuninvånarnas trivsel både i trafik- och boendemiljön. Om trafiksäkerheten betonas i kommunens verksamhet och om beslutsfattarna aktivt engagerar sig i genomförandet av trafiksäkerhetsplanen kommer detta att öka uppskattningen och kommunens image bland invånarna.

Ett helhetsmässigt, systematiskt trafiksäkerhetsarbete kan fungera effektivt endast om kommunen som utgångspunkt för arbetet har en strategisk avsikt att utveckla trafiksäkerhetsarbetet. Det är därför ytterst viktigt att beslutsfattarna förbinder sig att genomföra planen och följa upp förverkligandet.

Ett uppföljningsmöte som gäller genomförandet av trafiksäkerhetsplanen hålls minst en gång per år. Till mötet kallas förutom kommunen även Vägförvaltningen, Trafikskyddet och representanter för polisen.



## FÖRORD

Trafiksäkerhetsplanen uppgjordes i form av ett samarbete mellan kommunerna Kronoby och Larsmo och Vasa vägdistrikt. För uppgörandet av planen beviljades kommunerna även medel som länsstyrelsen i Västra Finland och Kommunikationsministeriet avsatt för kommunstimulans. Planen innehåller en plan för förbättring av trafikmiljön samt en verksamhetsplan för trafiksäkerhetsarbetet. Styrgruppen som ledde arbetet med uppgörandet av planen bestod av följande personer:

Kjell Lind, ordf.	Vasa vägdistrikt
Fjalar Djupsjöbacka	Vasa vägdistrikt
Bjarne Häggman	Larsmo kommun
Sten Bobacka	Larsmo kommun
Jarl Rosenberg	Larsmo kommun
Tage Torrkulla	Kronoby kommun
Dan Stenlund	Kronoby kommun
Hans-Erik Lindgren	Kronoby, tekn. nämnd
Anders Pulkkis	Länsstyrelsen i Västra-Finlands län
Jan Wikström	Österbottens förbund
Vesa Toivanen	Polisinrättningen i Pedersöre härad
Frej Stenman	Polisinrättningen i Pedersöre härad
Heli Lintamo	Trafikskyddet

Planen utarbetades på uppdrag av Vasa vägdistrikt samt kommunerna Kronoby och Larsmo av Sito Oy och för arbetet svarade projektchef DI Maija Krankka och projektsekreterare DI Hanne Strandvall.

Vasa i augusti 2008

Vägförvaltningen  
Vasa vägdistrikt

Kronoby kommun

## INNEHÅLL

1	PLANERINGENS UTGÅNGSPUNKTER	9
1.1	Planeringsområde och markanvändning	9
1.2	Näringsstruktur och arbete	9
1.3	Planläggning	11
1.4	Nuvarande väg- och gatunät samt trafik	11
1.4.1	Väg- och gatunät	11
1.4.2	Trafikmängder	11
1.4.3	Fordonsbeståndets utveckling	12
1.4.4	Vägbelysning	13
1.4.5	Leder för gc-trafik	13
1.4.6	Hastighetsbegränsningar	14
1.5	Tidigare planer	15
2	TRAFIKSÄKERHETENS NUVARANDE TILLSTÅND	17
2.1	Trafikolyckor	17
2.1.1	Olyckor på landsvägarna i Kronoby	17
2.1.2	Olyckor på gator och enskilda vägar	22
2.2	Trafiksäkerhetsenkät	23
2.3	Trafiksäkerhetsarbete	28
2.4	Tillgänglighet	28
2.5	Växerverkan	30
2.6	Sammandrag av trafiksäkerhetens nuläge	31
3	TRAFIKSÄKERHETSMÅL	32
3.1	Riksomfattande mål	32
3.2	Mål för Västra Finlands län	32
3.3	Trafiksäkerhetens mål i Kronoby	33
3.3.1	Linjer för trafiksäkerheten 2010 (2012)	33
3.3.2	Mål för att minska alvarliga trafikolyckor	33
3.3.3	Trafiksäkerhetsarbetets funktionella mål	33
4	PROBLEMSTÄLLEN OCH ÅTGÄRDER FÖR EN FÖRBÄTTRING AV TRAFIKMILJÖN	35
4.1	Planeringens utgångspunkter	35
4.2	Åtgärder i glesbygd	35
4.3	Åtgärder i Kronoby centrum	40
4.4	Åtgärder i Nedervetil centrum	44
4.5	Åtgärder i Terjärv centrum	46

---

5	VERKSAMHETSPLAN FÖR TRAFIKSÄKERHETS-ARBETET	51
5.1	Trafiksäkerhetsgrupp	51
5.2	Gruppens handlingsmodell	51
5.3	Verksamhetsplaner	52
5.3.1	Allmänna förvaltningen	52
5.3.2	Tekniska sektorn	52
5.3.3	Bildningssektorn	53
5.3.4	Social- och hälsovårdssektorn	53
5.4	Samarbetspartners	54
5.5	Uppföljningen av trafiksäkerhetsarbetet	56
6	REALISERINGSPROGRAM OCH EFFEKTER	57
6.1	Kostnader och prioritet	57
6.2	Åtgärdernas effekter	57
7	UPPFÖLJNING	59
7.1	Behandlingen av planen	59
7.2	Fortsatt planering	59
7.3	Uppföljning	59
	BILAGOR	61

---

## 1 PLANERINGENS UTGÅNGSPUNKTER

### 1.1 Planeringsområde och markanvändning

Kronoby ligger i Västra Finlands län och hör till landskapet Österbotten och till Jakobstads ekonomiska region.

De viktigaste vägförbindelserna i Kronoby är riksvägarna 8 och 13. Avståndet från Kronoby till Karleby är 14 km, till Jakobstad 26 km och till Vasa 110 km. Huvudjärnvägsförbindelsen Helsingfors-Tammerfors-Uleåborg går via Kronoby och närmaste station för persontrafik ligger i Karleby. I Kronoby finns ett flygfält som betjänar Jakobstad och Karleby samt närregionen.

Kronobys totala areal är 752 km<sup>2</sup>, varav något under 40 km<sup>2</sup> är vattendrag. Antalet invånare i Kronoby är (i början av år 2008) 6 716. Enligt befolkningsprognosen kommer invånarantalet att minska med ca 400 personer fram till utgången av år 2030. Kommunens största bosättningscentra är Kronoby centrum, Nedervetil och Terjärv. Av kommunens invånare har nära 85 % svenska som modersmål.

Det finns nio skolor i Kronoby kommun som ger grundundervisning: tre skolor med årskurserna 1-4, dvs. Djupsjöbacka skola, Norrby skola och Påras skola, fem skolor med årskurserna 1-6, dvs. Centralskolan, Nedervetil skola, Småbönders skola, Söderby skola och Terjärv skola, och en skola med årskurserna 7-9, dvs. Ådalens skola. Antalet elever i årskurserna 1-6 är sammanlagt 500 och i årskurserna 7-9 283. Det finns också ett gymnasium i kommunen, Kronoby gymnasium, med ca 150 elever. Utbildning på andra stadiet ges vid Kronoby folkhögskola och yrkesskolan Optima i Terjärv by.

De närmaste stora städerna är Karleby och Jakobstad, av vilka Karleby också är Kronobys grannkommun. Andra grannkommuner är Larsmo, Pedersöre, Evjärv, Vetil och Kaustby. De lokalt och regionalt viktigaste vägarna är riksväg 8, 13 och stamväg 63, vilka löper genom kommunen, samt regionvägarna 748 (Flygfältsvägen), 747 (Åsbackavägen) och förbindelsevägarna 7450 – 7550 (Hästbackavägen – Kaustbyvägen). (Bild 1).

### 1.2 Näringsstruktur och arbete

Kronobyborna får sin utkomst huvudsakligen från servicenäringar (31 procent) samt industriverksamhet (24 procent). Jord- och skogsbruket sysselsätter 21 procent och handel 16 procent av kommuninvånarna. Kommunens självförsörjningsgrad i fråga om arbetsplatser är mycket hög, 93 %. Kommunens arbetslöshetsgrad i slutet av år 2006 var 4,7 procent.

Kronobys största arbetsgivare är offentliga sektorn, dvs. kommunen, som sysselsätter 420 personer. De största privata arbetsgivarna i Kronoby är Rani-Plast Oy, som sysselsätter ca 340 personer, och Mini Maid, Teri Hus, Nautor, Fatex Ab Påras Oy, Oy Wikar Ab, Oy Tara Element Ab osv., som sysselsätter 20-100 personer.



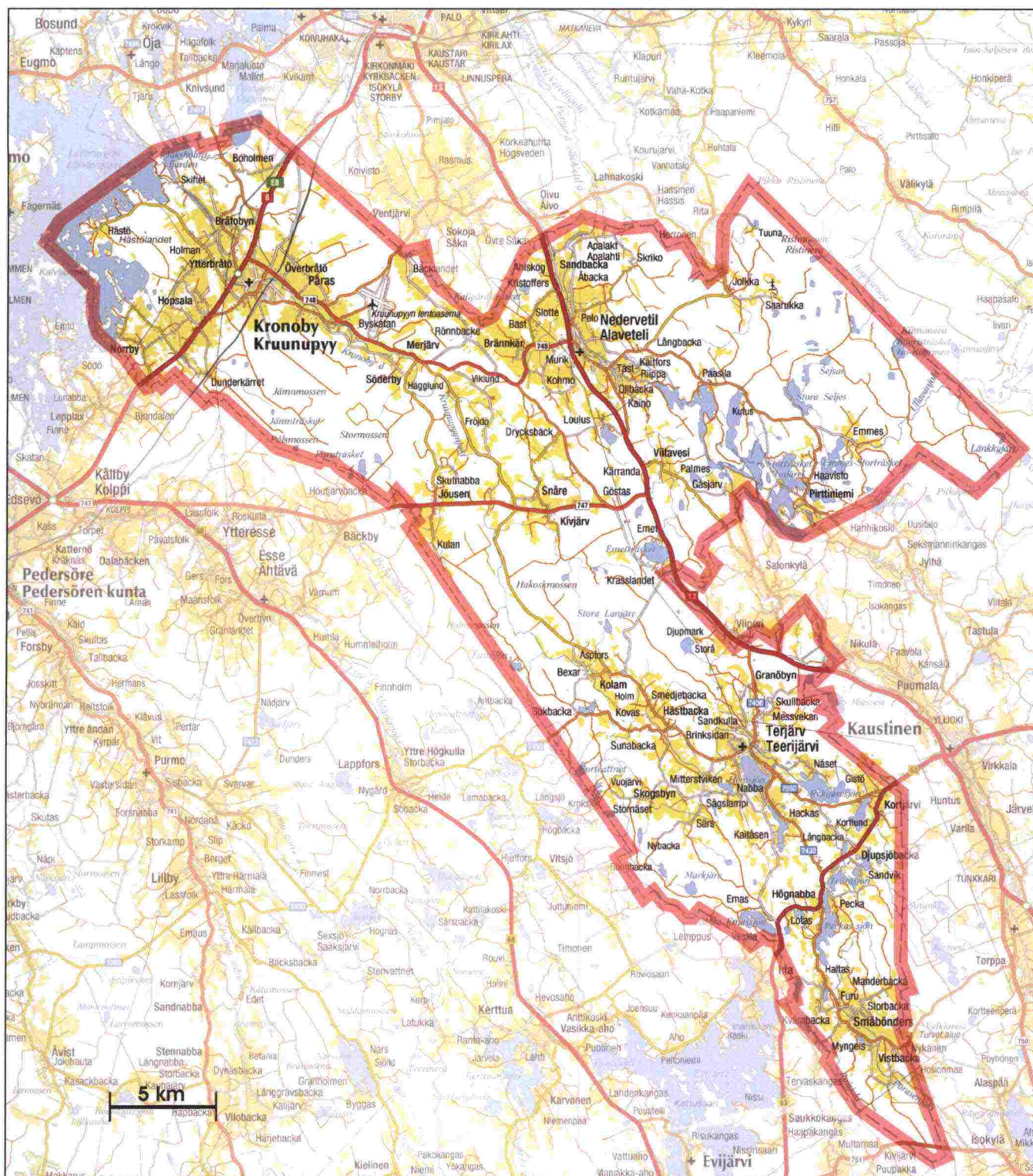


Bild 1. Kronobys läge ur trafiksynpunkt.



### 1.3 Planläggning

#### Generalplaner

Delgeneralplanerade områden i Kronoby är:

- Delgeneralplan för Kronoby centrum
- Delgeneralplan för Terjärv centrum
- Delgeneralplan för flygfältsområdet.

#### Detaljplaner

Vid centrumområdena i Kronoby, Nedervetil och Terjärv.

#### Strandplaner och stranddetaljplaner

Följande strandplaner i Kronoby har godkänts eller ändrats:

- Strandgeneralplan över sjöarna i Nedervetil
- Larsmosjön, strandgeneralplan.

### 1.4 Nuvarande väg- och gatunät samt trafik

#### 1.4.1 Väg- och gatunät

Inom planeringsområdet finns sammanlagt ca 244 km landsvägar, ca 34 km riksvägar, 31 km regionvägar och 168 km förbindelsevägar. Tillsammans med landsvägsnätet bildar gator (41 km) och det enskilda vägnätet (240 km) en stor del av kommunens trafiknät.

De viktigaste landsvägarna i vägnätet i Kronoby är riksvägarna 8 och 13, stamväg 63 och regionvägarna 747 och 748. Kommuncentrets huvudled är förbindelsevägen 17959 (Kronobyvägen), huvudleden i Nedervetils centrum är förbindelseväg 17947 (Murickvägen) och huvudleder i tätorten i Terjärv är förbindelseväg 7430 (Norra Terjärvvägen och Södra Terjärvvägen).

#### 1.4.2 Trafikmängder

Trafikmängden på riksväg 8 är ca 5300-6100 fordon per dygn (tunga trafikens andel varierar mellan 13-17 %) och trafikmängden på riksväg 13 ca 2600-3400 fordon per dygn (tunga trafikens andel varierar mellan 7-12 %). Trafikmängderna på de viktigaste regionvägarna är på regionväg 748 ca 1700 fordon per dygn vid Kronoby centrum och 490 fordon per dygn vid tätorten i Nedervetil, trafikmängden på regionväg 747 är ca 770-1000 fordon per dygn. Trafikmängden på stamväg 63 i sydöstra delen av Terjärv är ca 1300-1800 fordon per dygn och på förbindelsevägen 7430 vid Terjärvs centrum ca 1200 fordon per dygn.

Trafikmängderna på landsvägarna i Kronoby återges i bild 2. Uppgifterna om trafikmängder avser årsdygnstrafiken (ÅDT) för år 2008.

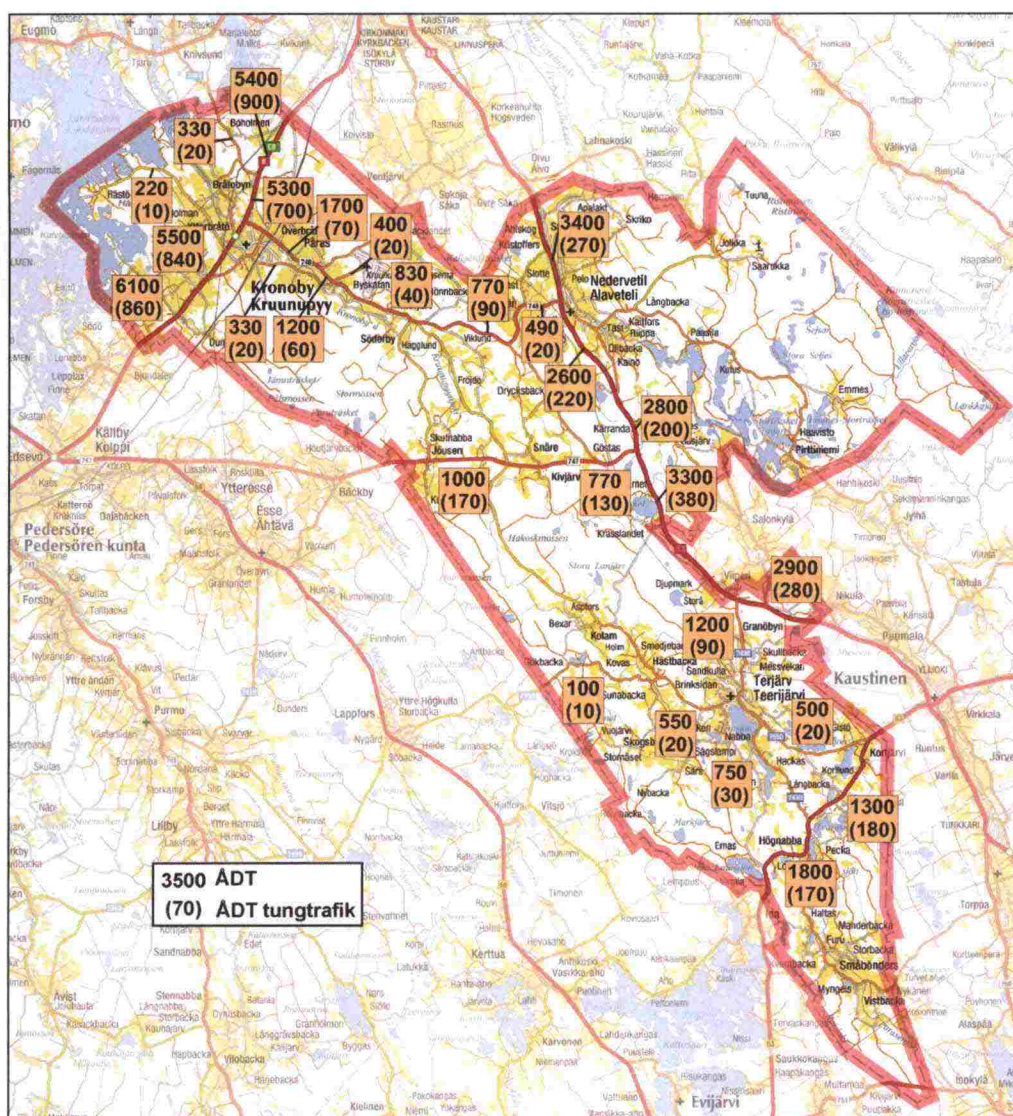


Bild 2. Genomsnittliga trafikmängder per dygn på landsvägarna i Kronoby (ADT 2008).

### 1.4.3 Fordonsbeståndets utveckling

Enligt fordonbeståndet finns det över 4400 bilar i Kronoby. Fordonen består till huvuddel av personbilar. Märkbart är att det finns i kommunen mycket mera traktorer än paketbilar. Traktortrafiken har alltså en stor betydelse i Kronobys trafik. I fordonbeståndets utveckling mellan åren 2000-2006 märks en klar ökning i mängden av personbilar och mopeder.



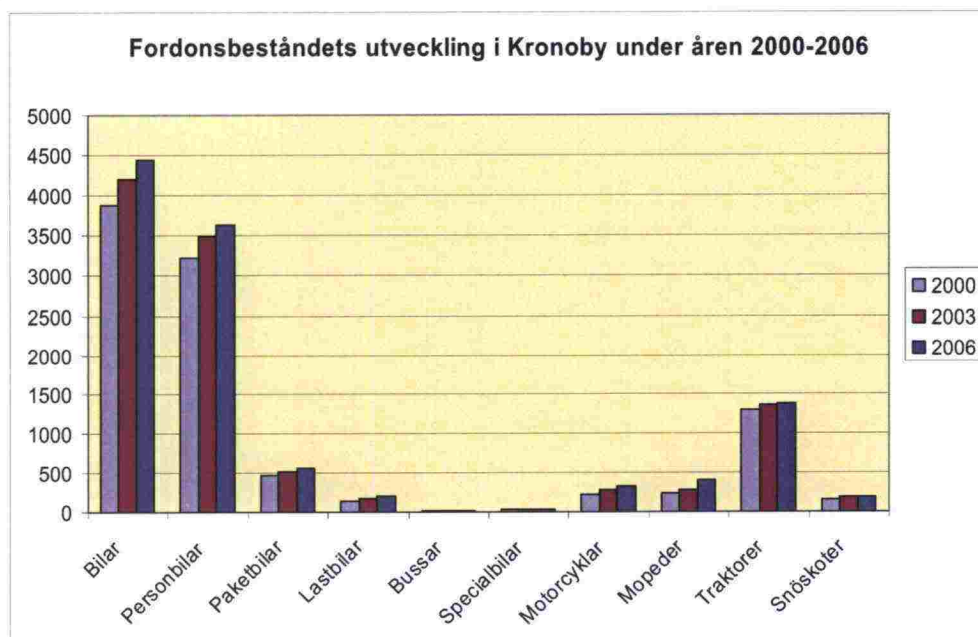


Bild 3. Fordonsbeståndets utveckling i Kronoby under åren 2000-2006.

#### 1.4.4 Vägbelysning

Det finns sammanlagt ca 50 km landsvägar med belysning i Kronoby. Belysning finns huvudsakligen på huvudlederna i centrumområdena i Kronoby, Nedervetil och Terjärv. Riksväg 8 har belysning från Pedersöre rå förbi Knivsundvägen, fbv 7497. Stamväg 63 har belysning vid Högnabba och Kortjärvi, regionväg 748 på avsnittet Karlebyvägen-Flygarvägen, vid Merijärvi och på avsnittet Brännkärr-Nedervetilvägen samt regionväg 747 vid anslutningarna vid Jeussen och Snåre. (Bild 4)

#### 1.4.5 Leder för gc-trafik

Leder för gc-trafik finns längs huvudlederna i centrumområdena i Kronoby, Nedervetil och Terjärv samt längs riksväg 8 vid Hopsala by. Den sammanlagda längden på lederna för gc-trafik är ca 10 km. På detaljplaneområde finns ca 2 km leder för gc-trafik. (Bild 4)

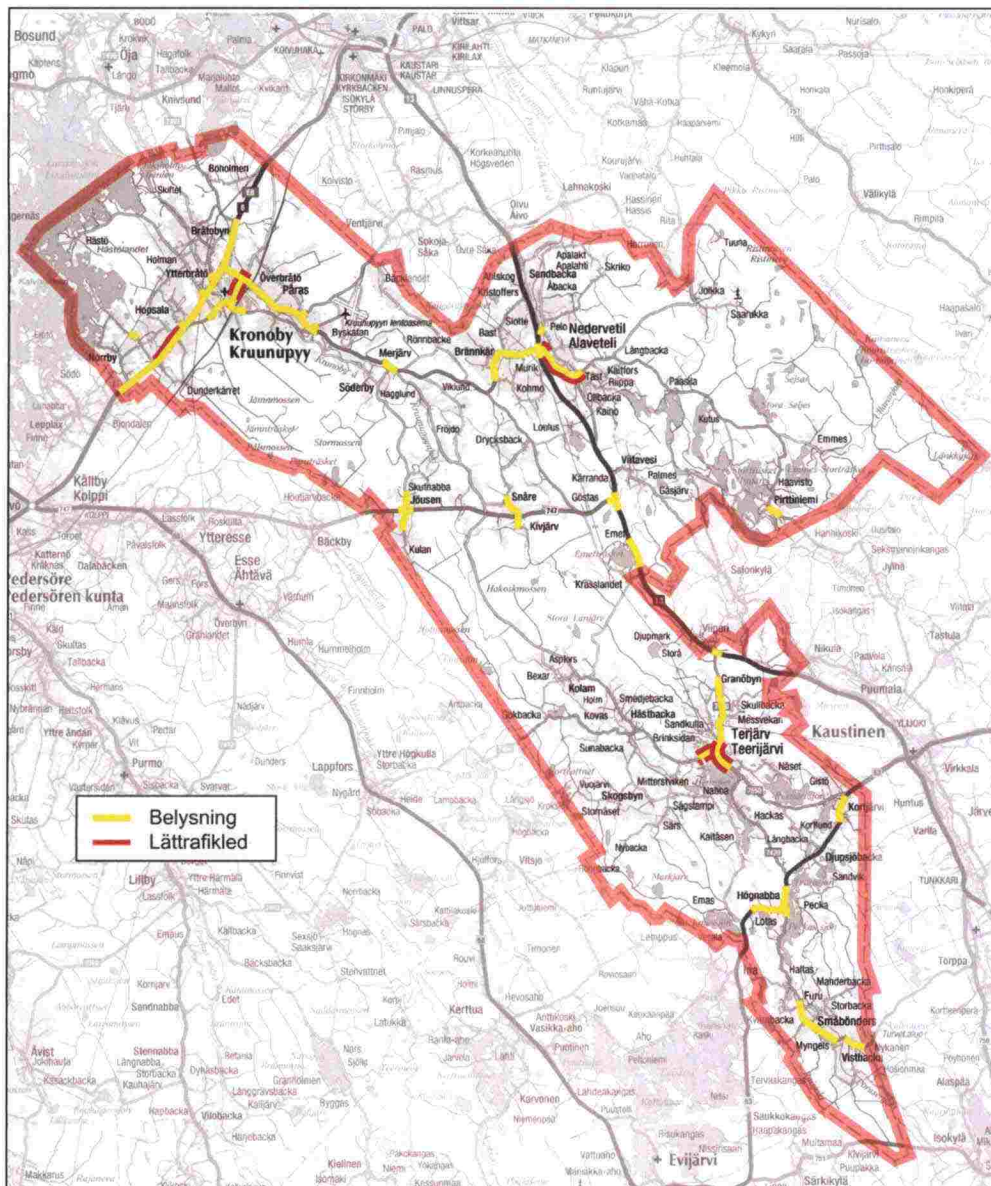


Bild 4. Nuvarande belysning på landsvägar samt leder för gc-trafik i Kronoby.

#### 1.4.6 Hastighetsbegränsningar

Hastighetsbegränsningen på vägar utanför tätorten är 80-100 km/h, i regel är hastighetsbegränsningen 80 km/h. På riksvägarna 8 och 13 är hastighetsbegränsningen i regel 100 km/h på sommaren och 80 km/h på vintern. I tätorterna är hastighetsbegränsningen på landsvägarna 50 eller 60 km/h. (Bild 5). På detaljplaneområden är hastighetsbegränsningen 40 km/h.



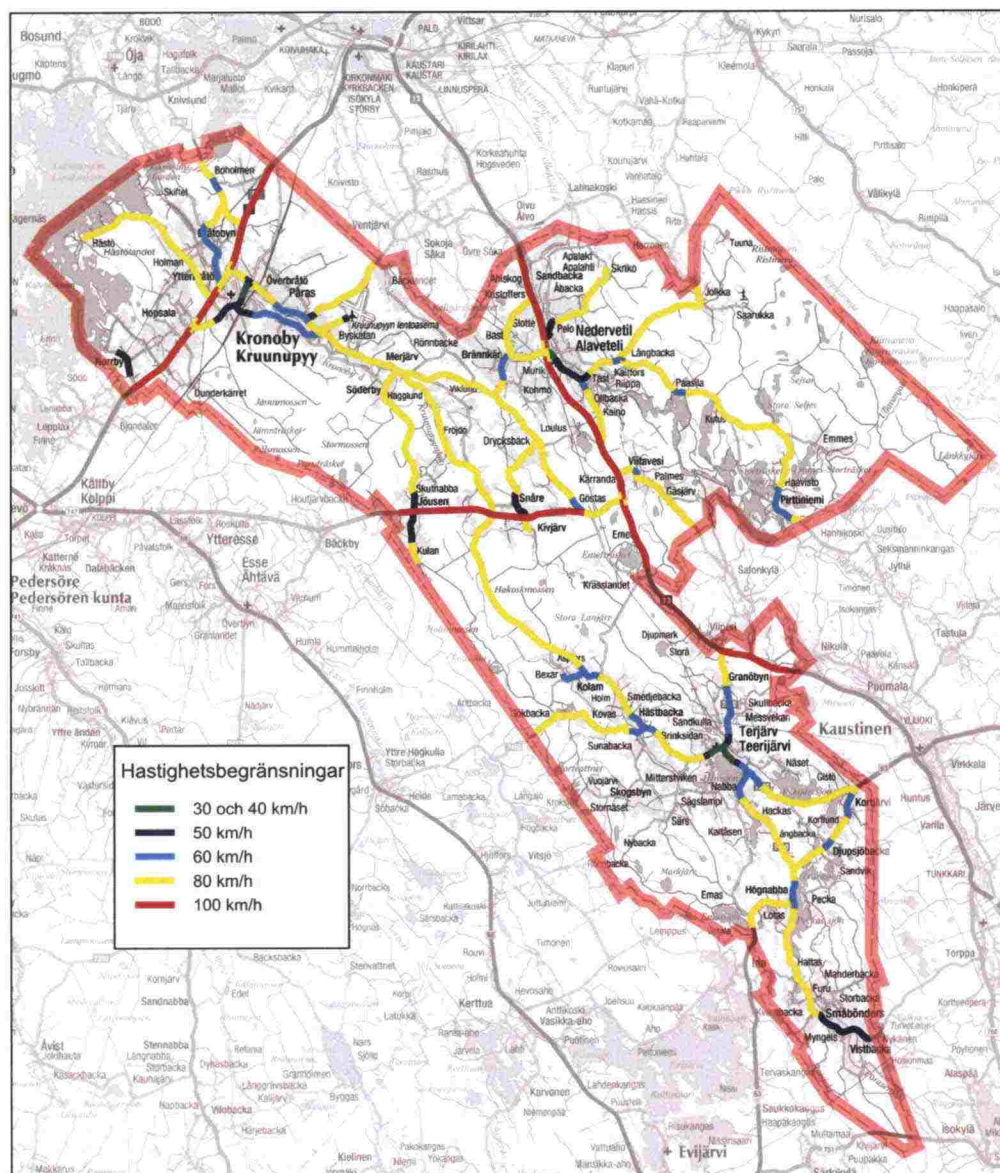


Bild 5. Hastighetsbegränsningar på landsvägarna i Kronoby.

## 1.5 Tidigare planer

Den föregående **trafiksäkerhetsplanen för Kronoby** är gjord år 1990. Planen är huvudsakligen en plan för förbättring av trafikmiljön. Trafiksäkerhetsarbetets plandel är mycket begränsad och fostran, upplysning och utbildning behandlas inte i planen.

Ca 60 % av förbättringsåtgärderna som föreslagits i planen har genomförts. Några av dem har genomförts delvis.

Vasa vägdistrikt har år 2002 gjort en utredning **Förbättring av trafiksäkerheten vid skolorna**.

**KOPIKALI, en trafiksystemplan för området Karleby-Jakobstad-Kaustby** färdigställdes år 2006. I trafiksystemplanen behandlades trafiksäkerheten skilt för varje ekonomisk region. I planen konstaterades att trafiksäkerhetsplanen för Kronoby borde förnyas.

Kronoby kommun har tillsammans med Vasa vägdistrikt gjort en utredning **Åtgärdsutredning för regionväg 748 mellan rv 8 – flygfältet**. Planen blev färdig år 2004.

Vasa vägdistrikt har gjort en områdesreserveringsplan **Kauhava-Ylivieska stamväg 63 mellan Evijärvi och Kaustby**. Planen blev klar år 2000.

Vasa vägdistrikt utarbetar en plan för **anläggning av en lättrafikled längs landsväg 7430 i Terjärv** mellan Strömgränd-Skullbackavägen. Byggandet påbörjas under sommaren 2008.

## 2 TRAFIKSÄKERHETENS NUVARANDE TILLSTÅND

### 2.1 Trafikolyckor

Uppgifterna om olyckor baserar sig på de uppgifter om olyckor som polisen fått vetskap om. Genomförda undersökningar visar att polisen får vetskap endast om en tredjedel – en fjärdedel av alla trafikolyckor. Vad gäller olyckor som lett till personskada är uppgifterna dock rätt fullständiga. Alla olyckor med dödlig utgång och över hälften av olyckorna som lett till skada kommer till polisens kännedom, men endast en mycket liten del av små olyckor som lett till egendomsskada statistikförs. Polisen får inte heller vetskap om största delen av olyckorna som inträffar i gc-trafiken, särskilt inte om olyckor som drabbar cyklister och fotgängare, speciellt om den drabbade varit enda part i händelsen. (POMO-undersökning, Airaksinen Noora, 2007)

Denna granskning av olyckor omfattar olyckor som inträffat på landsvägar samt gator och enskilda vägar under de senaste fem åren (2002-2006). Olycksmaterialet har hämtats från Vägförvaltningens olycksregister. Materialet som gäller olyckor på gatunätet och på de enskilda vägarna har inte granskats. Med avseende på antalet olyckor och olyckornas allvarlighetsgrad kan materialet dock anses tillförlitligt.

#### 2.1.1 Olyckor på landsvägarna i Kronoby

På landsvägarna i Kronoby inträffade under åren 2002-2006 sammanlagt 167 polisrapporterade trafikolyckor, dvs. i genomsnitt 33 olyckor/år. Antalet olyckor har varierat mellan 25-46 olyckor per år. År 2002 inträffade 46 olyckor, dvs. klart flera än andra år. Alkoholen hade andel i 10 olyckor. (Bild 6)

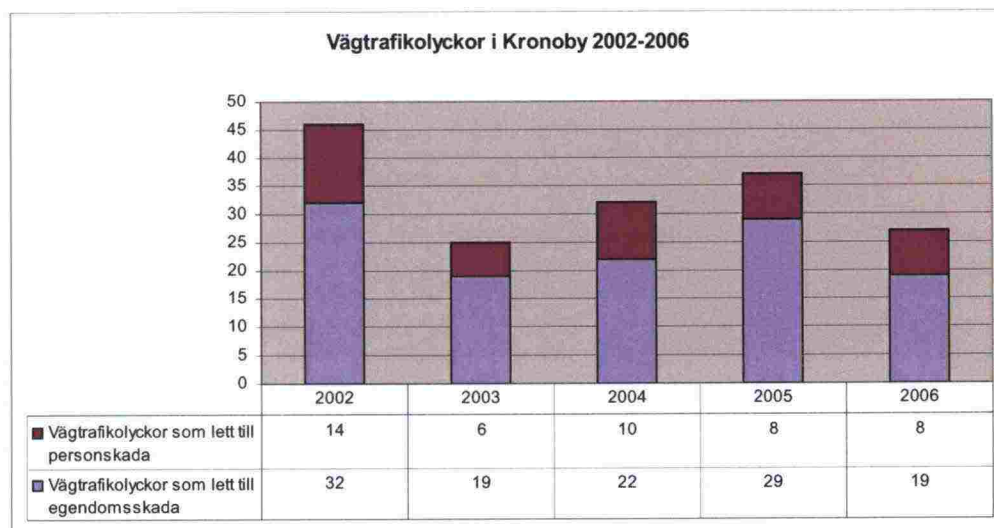


Bild 6. Olyckorna på landsvägar i Kronoby åren 2000-2006.

Andelen olyckor som ledde till personskada (44 olyckor) var 26 % av samtliga olyckor och resterande 74 % var olyckor som ledde till egendomsskada. Årligen inträffade i genomsnitt ca nio olyckor som ledde till personskada.



Under undersökningsperioden inträffade två olyckor med dödlig utgång i Kronoby, den ena år 2002 och den andra år 2005, dvs. i genomsnitt 0,4 olyckor/år. Någon klar trend i utvecklingen av antalet olyckor med personskada kan inte märkas. Alkoholen var inblandad i tre olyckor med personskada.

I olyckorna förolyckades sammanlagt 3 personer (2 olyckor) och 57 skadades. Relaterat till antalet invånare i Kronoby inträffade årligen i genomsnitt 1,35 personskadeolyckor per tusen invånare på landsvägarna (Kronoby hade 6800 invånare år 2006). Jämfört med hela landet (1,72) och Österbottnen (1,49) inträffades i Kronoby litet mindre personskadeolyckor.

I följande tabell visas hur olyckorna fördelar sig till olika vägklasser.

Tabell 1. Olyckorna på olika vägklasser.

	Olyckor som lett till egendomsskada	Olyckor som lett till personskada	Olyckor som lett till döden
Riksvägar	66	18	1
Stamvägar	11	3	0
Regionvägar	15	7	1
Förbindelsevägar	29	18	0
Totalt	121	46	2

Största delen av personskadeolyckorna inträffade på riksväg 13 (10 st) och därefter följer riksväg 8 (7 st) och regionväg 748, dvs. Flygfältsvägen (7 st). Olyckor med dödlig utgång inträffade på Flygfältsvägen och på riksväg 13. Den ena inträffade i gc-trafiken på riksväg 13 då en cyklist hamnade under ett tungt fordon som körde i motsatt riktning. I den andra olyckan omkom två personer på Flygfältsvägen nära Säkavägens anslutning då ett fordon bakifrån krockade med ett fordon som var i färd med att svänga till vänster. Båda olyckorna med dödlig utgång inträffade på dagtid. Tre olyckor som ledde till personskada inträffade i kurvan vid Flygfältsvägen och Libiktåget. Tre personskadeolyckor inträffade också nära anslutningen mellan riksväg 8 och Boholmsvägen. Två olyckor med personskada inträffade i anslutningen mellan riksväg 13 och Viitavesivägen samt i anslutningen mellan riksväg 13 och regionväg 748 Backändavägen.



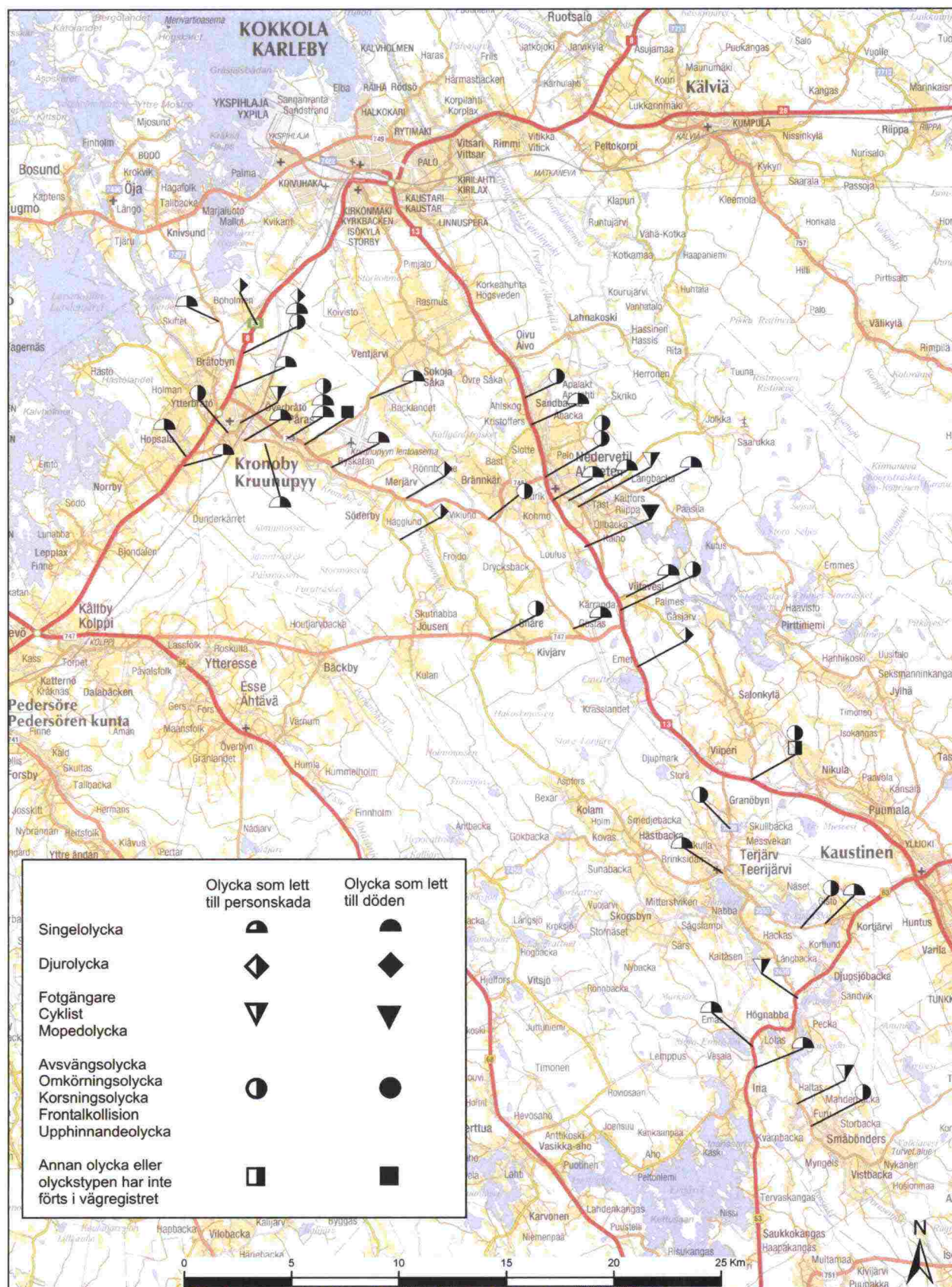
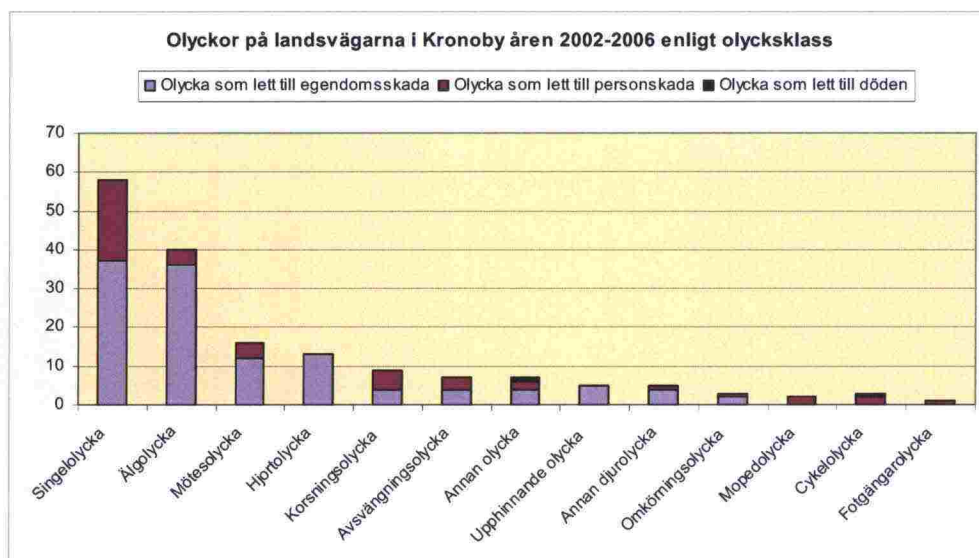


Bild 7. Olyckor som lett till personskada på landsvägarna i Kronoby under åren 2002 - 2006.

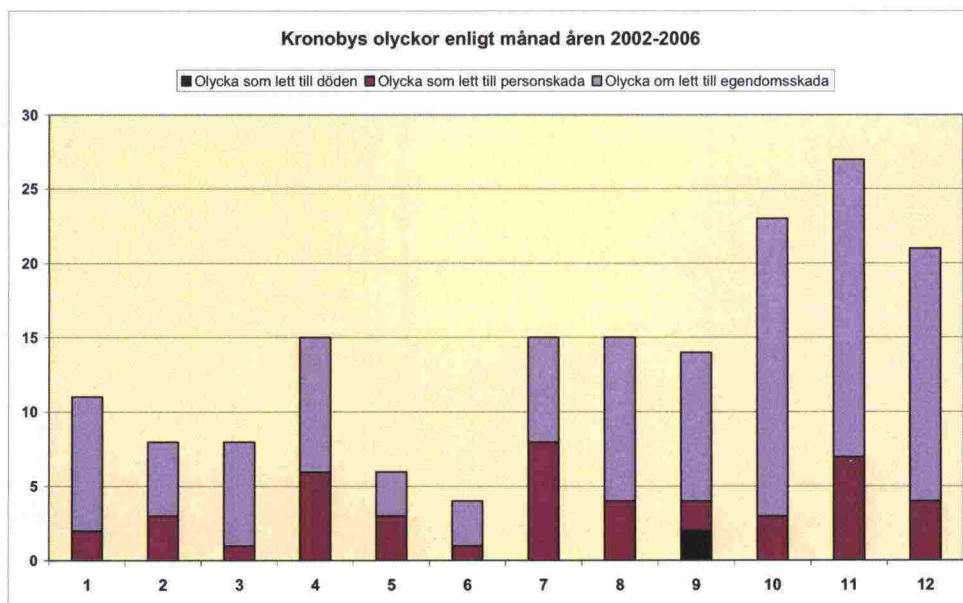


Av samtliga inträffade olyckor är singelolyckorna de överlägset vanligaste, dvs. 58 olyckor, vilket är ungefär en tredjedel av alla inträffade olyckor. De närmast vanligaste olyckorna är ålgolyckor (40 olyckor). (Bild 8).



*Bild 8. Olyckor på landsvägarna i Kronoby åren 2002 – 2006 fördelade enligt olycksklass och allvarlighetsgrad.*

Mätt i antalet olyckor är singelolyckorna (21 olyckor med personskada) den vanligaste olycka som lett till personskada. Förhållandevis är det dock oftast gc- och mopedolyckor som leder till personskada (100 %). Av olyckor som lett till döden var en cykelolycka (1 död) och den andra hörde till olycksklass annan olycka. Beträffande antalet olyckor är variationerna mellan olika månader stora. Största antalet olyckor (21-27 olyckor) inträffade i oktober - december. Det minsta antalet olyckor inträffade i maj – juni (4-6 olyckor).



*Bild 9. Olyckor i Kronoby åren 2002-2006 fördelade enligt månad.*

Variationerna i antalet olyckor mellan olika veckodagar är rätt liten. Man kan dock notera en liten sjunkande trend mot slutet av veckan. Förekomsten av olyckor under undersökningsperioden fördelat enligt tidpunkt visar på en topp kl. 13-20, då antalet olyckor varit klart störst. En liten topp kan noteras även under morgonrusningen kl. 8.

Av förarna i fordonen som råkat ut för olycka var största delen 18-20 år. Det var också personer i denna åldersgrupp som oftast var inblandade i olyckor med personskada. Men det var också äldre människor, över 75 år, som var inblandade med allvarliga olyckor

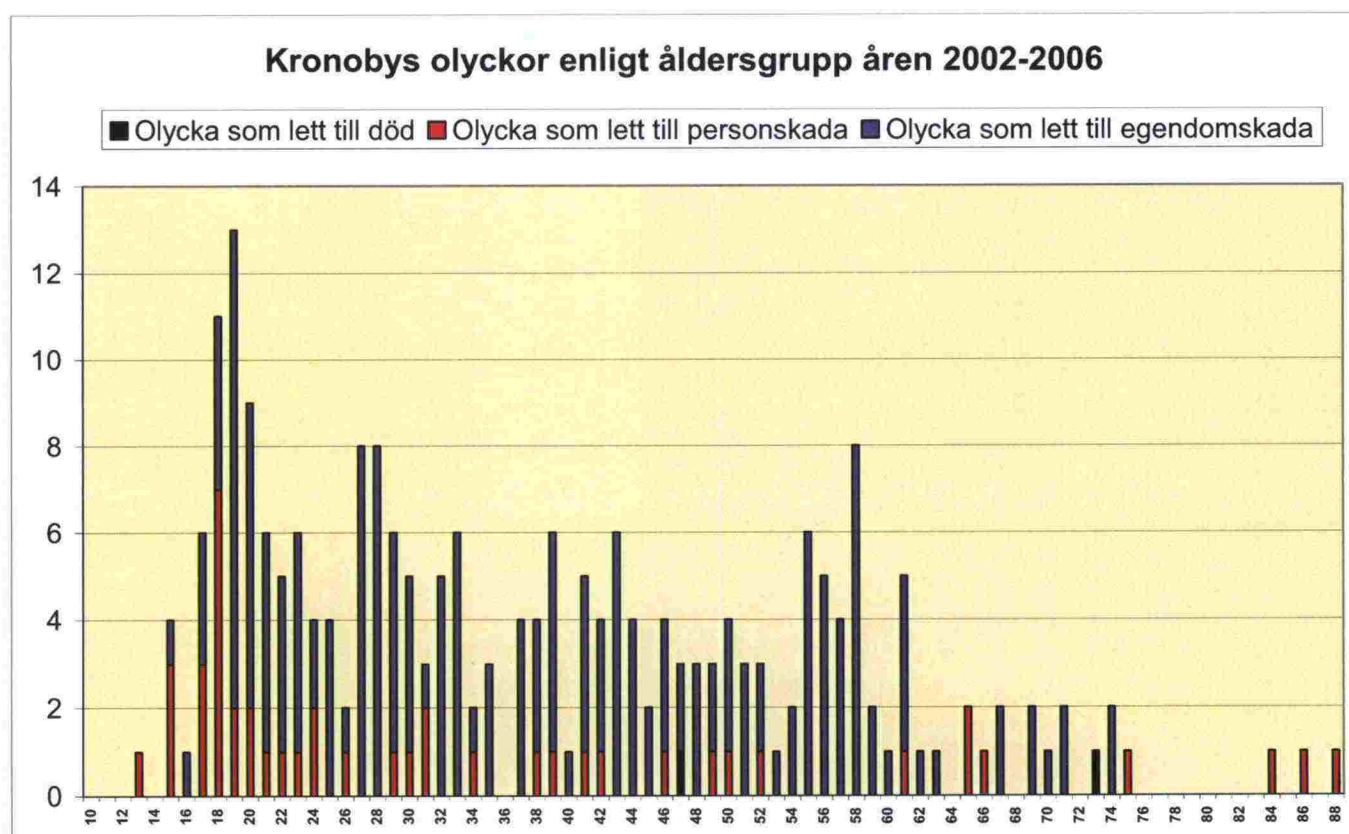


Bild 10. Olyckorna på landsvägarna i Kronoby enligt förarens ålder.

I Kronoby inträffade mera olyckor som ledde till personskador både för unga människor (under 20 år) och gamla människor (över 75 år) i jämförelse med hela landet och också Österbotten. (Bild 11).

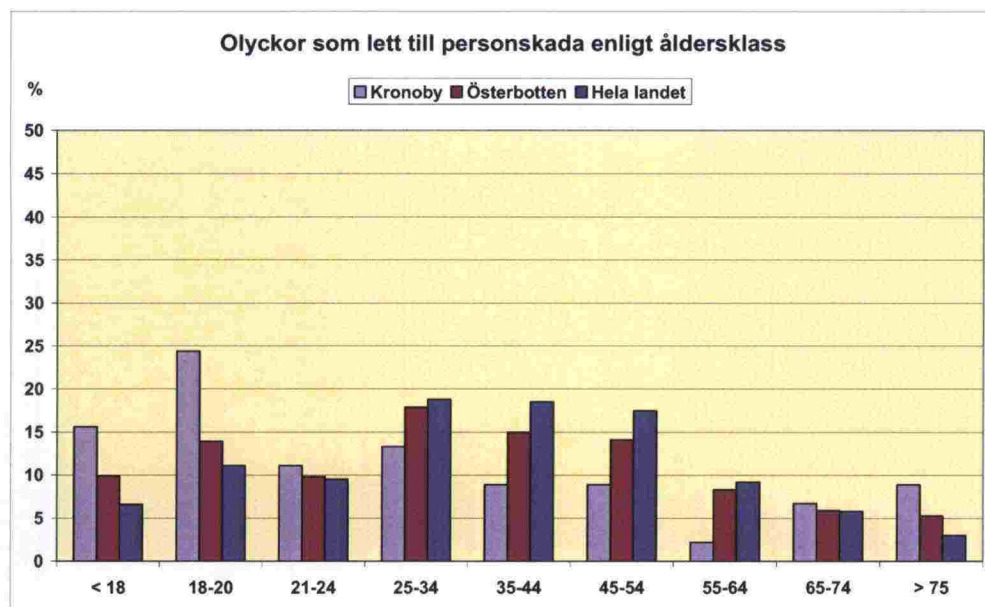


Bild 11. Olyckor som lett till personskada enligt åldersklass, jämförelse mellan Kronoby, Österbotten och hela landet.

### 2.1.2 Olyckor på gator och enskilda vägar

På gatunätet och det enskilda vägnätet i Kronoby inträffade under åren 2002-2006 sammanlagt 17 polisrapporterade olyckor, dvs. i genomsnitt 3,4 olyckor/år. Antalet olyckor har varierat mellan 1-5 olyckor per år. Alkohol var inblandad i en olycka. Någon klar trend i utvecklingen av det totala antalet olyckor kan inte märkas.

Sammanlagt inträffade tre olyckor som ledde till personskada. Andelen olyckor som ledde till personskada var 18 % av samtliga olyckor och resterande 82 % var olyckor som ledde till egendomsskada. Alla tre olyckor som ledde till personskada inträffade år 2006, olyckor med dödlig utgång inträffade inte. Alkohol var inte inblandad i olyckorna som ledde till personskada.

Exakta uppgifter om platsen för olyckorna i gatunätet och det enskilda vägnätet är inte tillgängliga och en analys baserad på platsen för olyckorna är därför inte möjlig att genomföra.



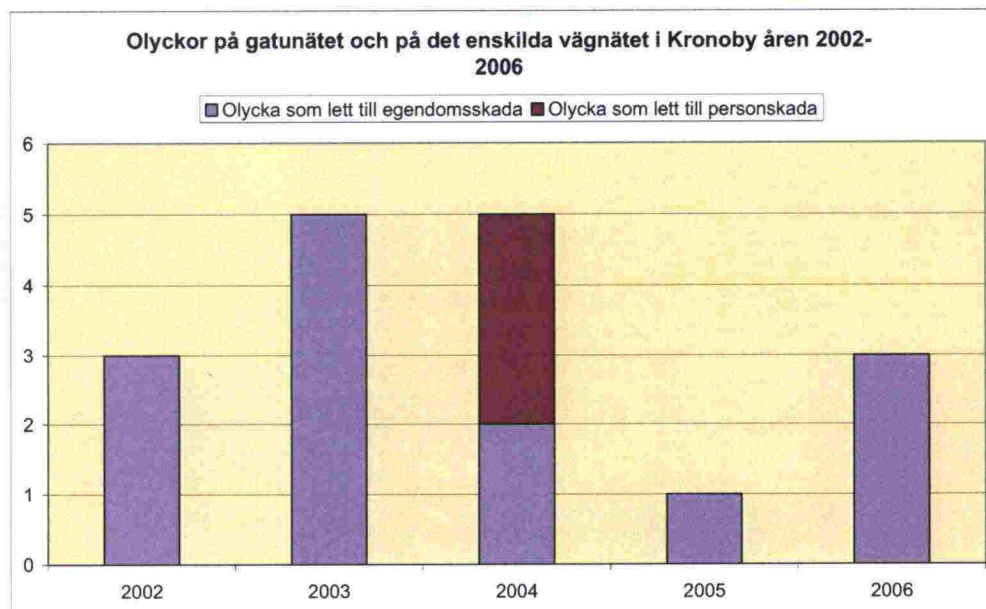


Bild 12. Olyckor på gatunätet och det enskilda vägnätet i Kronoby åren 2002-2006.

## 2.2 Trafiksäkerhetsenkät

### Invånarenkät

Trafikproblemen i Kronoby och Larsmo kartlades med en invånarenkät. Invånarna i båda kommunerna hade möjlighet att besvara enkäten på internet samt i kommunbyråerna eller i biblioteken genom att fylla i en blankett och lämna den i en svarslåda. Enkäten genomfördes hösten 2007 och svarstiden var tre veckor (26.9–12.10.2007). Information om enkäten publicerades i lokaltidningen och på kommunens internetsidor.

Invånarenkäten besvarades av sammanlagt 85 personer i Kronoby. Av svarsgivarna var ca 52 % kvinnor och ca 48 % män. Svarsgivarnas genomsnittliga ålder var 31,9 år. Största delen av svarsgivarna var förvärvsarbetande på heltid. Pensionärernas andel av svarsgivarna var ca 10 %. Majoriteten av svarsgivarnas hushåll ägde en eller två bilar och vanligast var att två personer i hushållet hade körkort. Drygt 20 % av svarsgivarna hade moped/skoter.

Största delen av svarsgivarna (ca 74 %) uppgav sig använda personbil för sina arbetsresor. 1 person sade sig använda kollektivtrafiken för sina resor till arbetet. Ca 11 % av svarsgivarna gjorde sina arbetsresor till fots eller med cykel och 5,3 % gjorde sina resor för inköp och ärenden till fots eller med cykel. Gång- och cykeltrafikens andel är alltså mycket liten och detta torde bero på kommunens struktur.

Trafiksäkerhetssituationen i Kronoby inom det egna bostadsområdet var enligt största delen av svarsgivarna (ca 65 %) dålig eller försvarlig. Ca 35 % av svarsgivarna ansåg situationen vara god eller tillfredsställande. Ingen tyckte att situationen var utmärkt.

Generellt ansåg ca 69 % av svarsgivarna att trafiksäkerhetssituationen i orten var god eller tillfredsställande, medan 26 % ansåg att situationen var försvarlig samt 5 % att den var dålig. Ingen av svarsgivarna ansåg att situationen var utmärkt. (Bild 13).

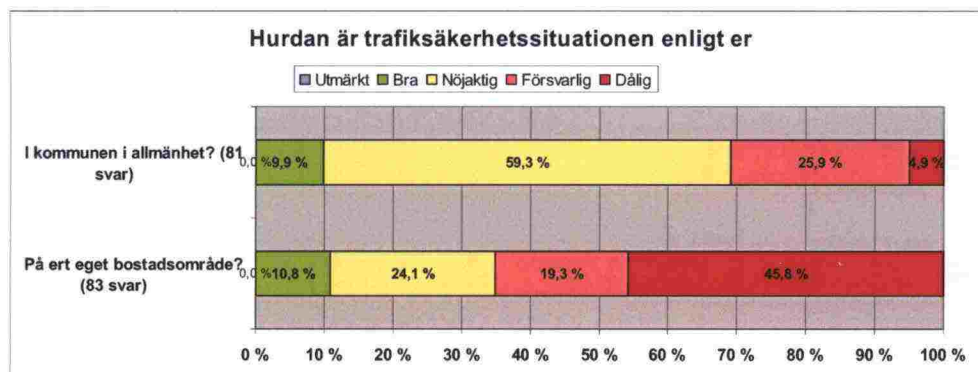


Bild 13. Trafiksäkerhetssituationen i Kronoby enligt invånarenkäten.

Nästan 30 % av svarsgivarna tyckte att trafiksäkerhetssituationen i Kronoby hade försämrats avsevärt under de senaste tre åren. Ca 22 % av svarsgivarna tyckte att situationen hade försämrats i viss mån och ca 17 % svarsgivarna ansåg att situationen hade förbättrats något. Ungefär 23 % av svarsgivarna tyckte att situationen var oförändrad. Allmänt taget kan man på basis av resultaten av invånarenkäten konstatera att trafiksäkerhetssituationen i Kronoby under de senaste åren försämrats något. (Bild 14).

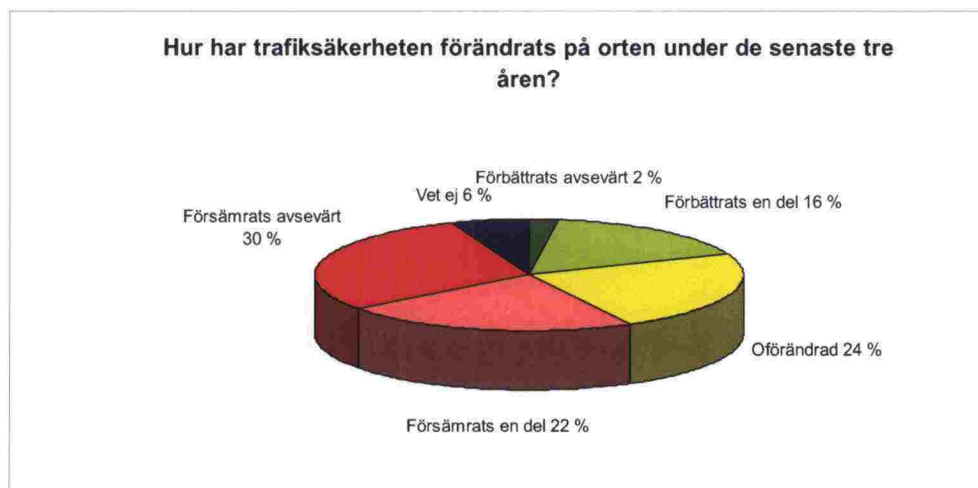


Bild 14. Trafiksäkerhetssituationens förändring i Kronoby under de senaste tre åren.

De största trafiksäkerhetsproblemen i Kronoby är enligt svarsgivarna de höga hastigheterna, den tunga trafiken, avsaknaden av gång- och cykelleder, det bristande vägunderhållet och avsaknaden av polisövervakning. Andra problem är bristfällig belysning, vägarnas och gatornas dåliga skick samt avsaknaden av underfarter för gc-trafiken. Motorcyklisterna och mopedisterna anses tidvis förorsaka problem. Ett problem var enligt svarsgivarna också bilisternas nonchalans i trafiken. Följande bilder återger svarsgivarnas synpunkter på trafiksäkerhetsproblemen i Kronoby.

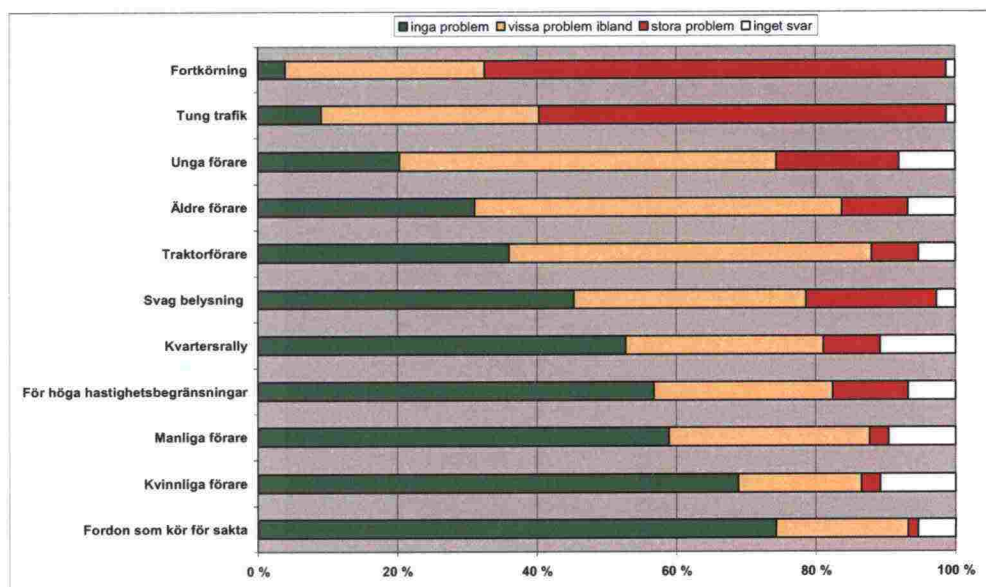


Bild 15a. Trafiksäkerhetsproblem i Kronoby enligt invånarenkäten.

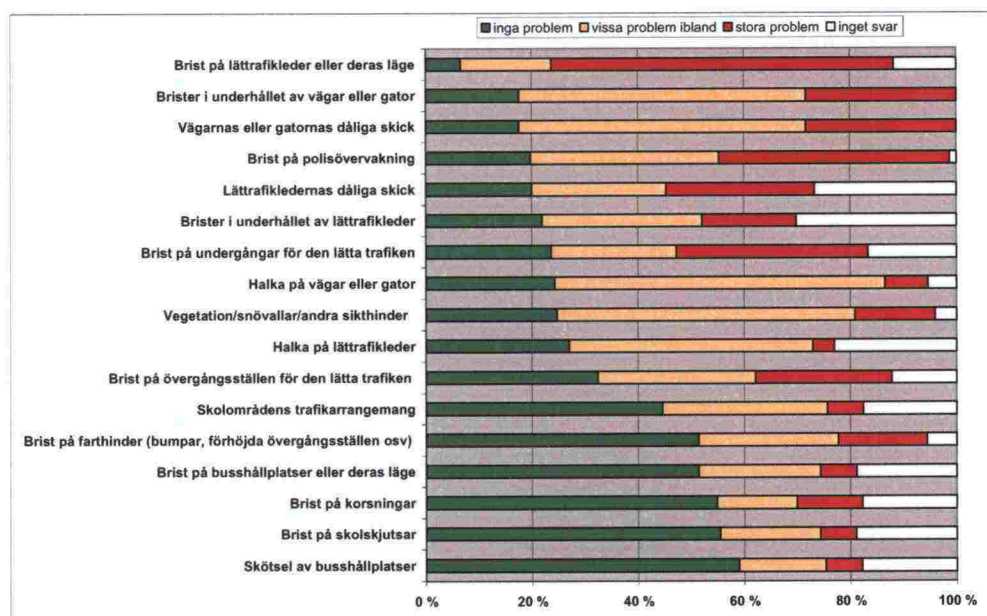


Bild 15b. Trafiksäkerhetsproblem i Kronoby enligt invånarenkäten.



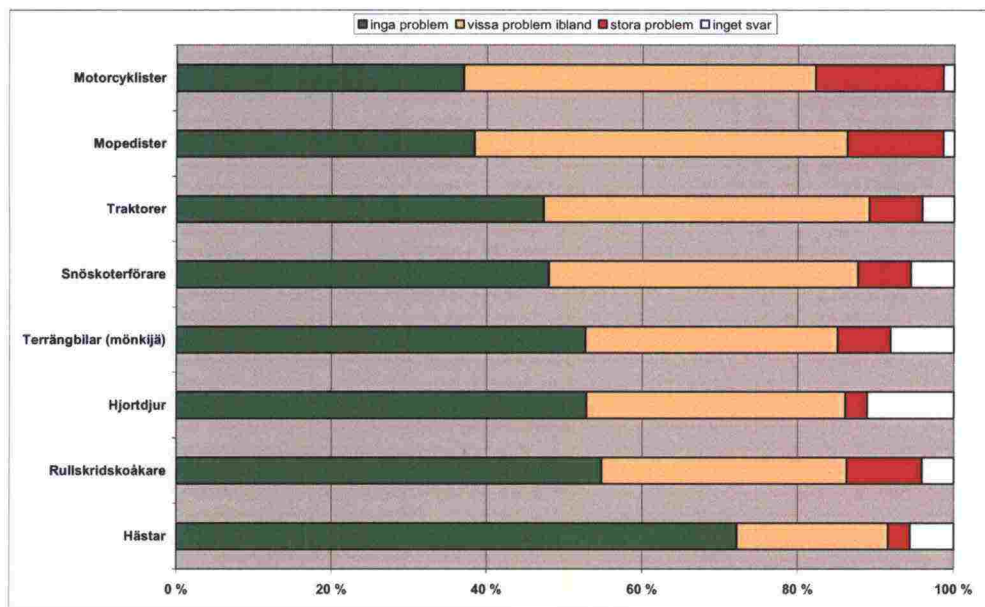


Bild 15c. Trafiksäkerhetsproblem i Kronoby enligt invånarenkäten.

Den säkerhetsutrustning som används mest är bilbälte vid bilkörning (94 %), reflex vid utevistelse i mörker (87 %), barnstol vid bilkörning (67 %) och vid cykelåkning. Också belysning används mycket ofta vid cykelåkning i mörker. Den minst använda säkerhetsutrustningen är vinterdäck på cyklar och halkskydd på skorna om vintern. Oroande är också det faktum att cykelhjälm används mycket sällan. (Bild 16).



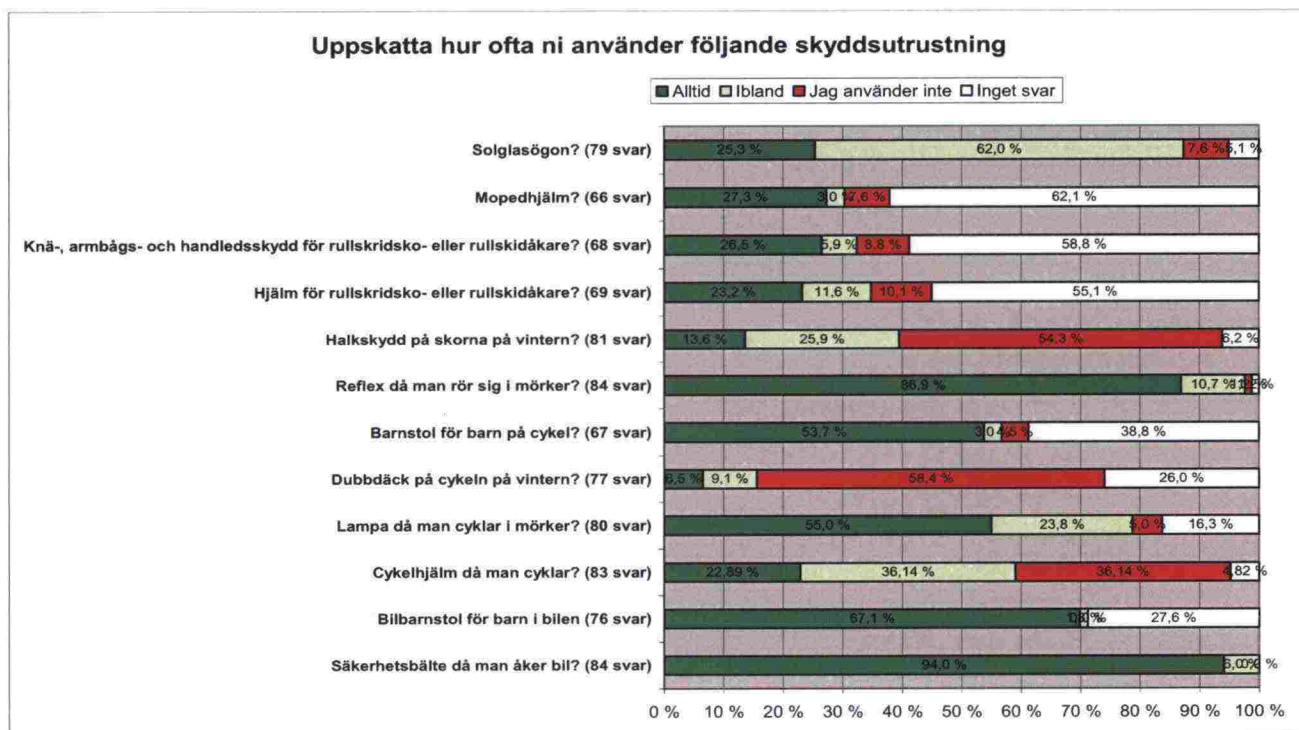


Bild 16. Användningen av säkerhetsutrustning bland invånare i Kronoby enligt invånarenkäten.

I enkäten fanns även ett fält för s.k. fria svar där svarsgivarna kunde uttrycka sina åsikter om trafikmiljön på speciellt farliga ställen, åsikter om problem i anslutning till skolresor och skolskjutsar samt problem när det gäller tillgänglighet. Nedan följer en förteckning över de ställen som fått tre eller fler omnämmanden.

#### Problemställen i trafikmiljön enligt dem som svarat på enkäten

- Flygfältsvägen (regionväg 748), höga överhastigheter, tung trafik, gc-led saknas (nämnt 27 ggr)
- I allmänhet för få gc-leder, saknas bl.a. vid:
  - Kronobyvägen, centrum - rv 8 (nämnt 9 ggr)
  - Åsbackavägen (nämnt 3 ggr)
  - Kronoby – Karleby (nämnt 5 ggr)
  - Centrum-Sandbacka och –Hovsala (nämnt 3ggr)
  - Södra Terjärvvägen mm
- Hela rv 8 till Karleby borde belysas (nämnt 4 ggr)
- Stamväg 63 Kaustby-Kortjärvi-Djupsjöbacka-Högnabba (nämnt 15 ggr)
  - Bl.a. gc-led saknas
- Riksväg 13 vid Nedervetil, körfil för svängande trafik mot Nedervetil centrum, farliga korsningar mm
- Höga hastigheter på vissa gator, bl.a.:
- Söderpårasvägen, Norra Terjärvvägen, Hästövägen

- Gc-trafikens underfarter borde förbättras/saknas vid Kronoby folkhögskola, Hovsala
- För mycket tung trafik på vissa "bostadsområdesgator".

#### **Problem i anslutning till skolresor och skolskjutsar**

- Flygfältsvägen, verkligen farlig för skolelever
- Korsande av vägen till/från skolbussen
- För många elever i taxiskolskjutsarna
- Skolvägarna vid Djupsjöbacka är farliga
- Bilar som håller överhastighet
- En gc-led för skolelever som kommer från Rocknäs saknas
- Trafikarrangemangen vid Terjärv skola är farliga
- Skolelever som måste korsa rv 8 är utsatta för fara varje dag.

#### **Problem i anslutning till tillgänglighet**

- Dålig sikt vid några anslutningar till Flygfältsvägen
- Dåligt vägunderhåll, bl.a. dåligt skötta växter vid Kronobyvägens cirkulationsplats.

### **2.3 Trafiksäkerhetsarbete**

Föregående trafiksäkerhetsplan från år 1990 innehöll förutom en förbättringsplan för trafikmiljön endast en utvecklingsplan för säkerheten i gc-trafiken. I arbetet konstaterades att kommunen grundar en trafiksäkerhetsgrupp i samband med färdigställandet av planen. Under de senaste åren har det saknats en särskild trafiksäkerhetsgrupp i kommunen och arbetet har utförts inom förvaltningsorganen och i form av samarbete mellan de lika förvaltningsorganen.

Syftet med denna plan är att bilda en trafiksäkerhetsgrupp och få igång en aktiv verksamhet inom gruppen.

### **2.4 Tillgänglighet**

En tillgänglighetspromenad utfördes i Kronoby 3.-4.10.2007. I promenaden deltog styrningsgruppens medlemmar från Kronoby kommun samt representanter för Vasa vägdistrikt samt konsulten. Österbotten -tidningen gjorde en artikel om promenaden. I internetenkäten var en fråga till för att behandla problem angående tillgängligheten.

I Kronoby granskades Kronobys, Nedervetils och Terjärvs centra. De största problemen angående tillgängligheten är höga kantstenar i centraområde, lätttrafikledernas ojämna beläggning, samt några ingångar till offentliga byggnader (liksom hälsocentral i Nedervetil), där trapporna hindrar speciellt rullstolsbundna personer att komma in. Dörrarna öppnas i regel inte automatiskt. I Terjärvs hälsocentral område finns det också tillgänglighetsproblem.

I internetenkäten framgick problem angående underhållet både vinter- och sommartid. På sommaren försämras sikten i vissa anslutningar p.g.a. orörd växtlighet och på vintern p.g.a. snövallar. Lätttrafikledernas ojämna ytor samt



halka orsakar problem. Förnyande av beläggningen på lätttrafiklederna och på butikernas gårdar samt förbättrat vinterunderhåll skulle ställvis förbättra tillgängligheten tydligt.



Bild 17. Tillgänglighetsproblem i Kronoby och Nedervetil.

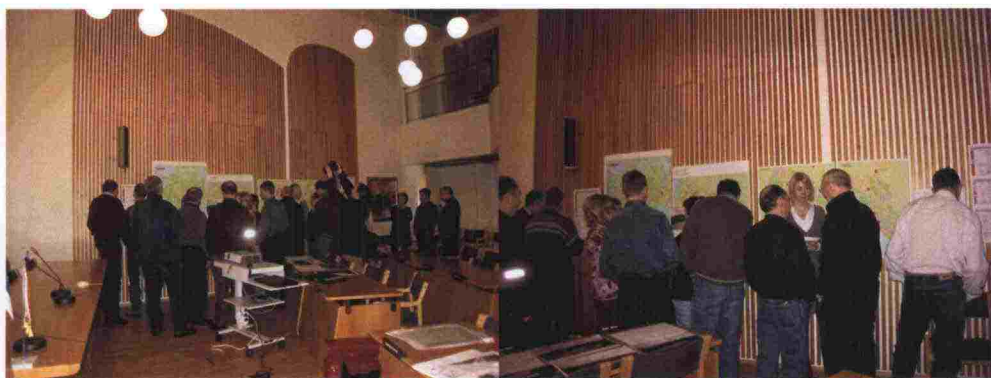
## 2.5 Växelverkan

Under arbetets gång ordnades tre gemensamma tillställningar för Kronoby och Larsmo. Första tillställningen var arbetets inledande seminarium den 6.9.2007. På tillställning presenterades arbetets mål, innehåll och tidtabell samt tills seminariet kartlagda trafiksäkerhetens nuläge i kommunerna för styrgruppens medlemmar, båda kommunernas förvaltningars representanter och beslutsfattare.

Den andra tillställningen arrangerades för kommunernas företagare den 3.10.2007. På tillställningen presenterades även arbetets mål, innehåll och tidtabell samt i korthet nuläget för kommunernas trafiksäkerhet. Syftet med tillställningen var att höra företagarnas åsikter, problem och utvecklingstan-  
kar och –idéer gällande Kronobys och Larsmos trafiksäkerhet.

I början på januari, den 10.1.2008 ordnades ett öppet hus-tillfälle för båda kommunernas invånare. På tillställningen presenterades trafiksäkerhetsplanernas läge och preliminära åtgärdsförslag på bägge kommuners områden. Invånarna fick bekanta sig med planerna och ställa frågor samt komma med utvecklingsidéer och –önskemål åt planerna.

Den lokala median, pressen och lokalradion hölls uppdaterade under hela planeringen. Bland annat informerades de om arbetets inledande, invånarförfrågningen, öppet hus -tillställningen samt till slut då arbetet var klart om de färdiga planerna.





## 2.6 Sammandrag av trafiksäkerhetens nuläge

Som material för att kartlägga trafiksäkerhetens nuläge i Kronoby användes bl.a. Vägförvaltningens olycksregister. Enligt olycksregistret omkom det under åren 2002-2006 3 personer och 57 personer skadades i trafiken i Kronoby. Största delen av trafikolyckorna skedde på riksväg 13 och riksväg 8 samt regionväg 748.

Av samtliga inträffade olyckor i området var singelolyckorna de överlägset vanligaste. Singelolyckorna har även varit den vanligaste olyckan som lett till personskada. Nästvanligaste olyckstypen i Kronoby var älg-olyckor. Största antalet olyckor i området skedde under vintermånaderna (oktober – december) och minsta antalet olyckor skedde under början av sommaren (maj – juni). Variationerna i antalet olyckor mellan olika veckodagar har varit rätt liten. Ur undersökningsmaterialet har dock en svag sjunkande trend mot slutet av veckan i antalet olyckor per veckodag kunnat skönjas.

De flesta fordonsförare som råkat ut för en olycka var mellan 18 och 20 år gamla. Förare i denna åldersgrupp samt förare över 75 år var oftast inblandade i olyckor med personskador. I Kronoby inträffaade även i snitt fler olyckor som lett till personskador i jämförelse med övriga Österbotten samt hela landet.

För att kartlägga trafikproblemen i Kronoby och Larsmo utfördes en enkätförfrågning åt kommunernas invånare hösten 2007. Invånarenkäten besvarades av 85 personer från Kronoby. De svarande bestod till 52 % av kvinnor och till 48 % av män. Svararnas genomsnittliga ålder var 31,9 år. Största delen av dem som svarat på enkäten ansåg att trafiksäkerheten inom det egna bostadsområdet var dålig eller försvarlig. Generellt ansåg ca 69 % av svargivarna att trafiksituationen i orten var god eller tillfredställande. På basis av invånarenkäten kunde man även kostatera att de flesta invånarna ansåg att trafiksäkerhetssituationen i Kronoby under de senaste åren försämrats något.

De största trafiksäkerhetsproblemen i Kronoby var enligt svargivarna de höga hastigheterna, den tunga trafiken, avsaknaden av gång- och cykelleder, det bristande vägunderhållet och avsaknaden av polisövervakning. Andra problem var t.ex. bristfällig belysning, vägarnas och gatornas dåliga skick samt avsaknaden av underfarter för gc-trafiken. Motorcyklisterna och mopedisterna anses tidvis förorsaka problem. I enkätens s.k. fria svar-del ansåg många att bl.a. Flygfältsvägen med dess höga hastighet och tunga trafik samt avsaknaden av gc-leder över lag var största trafiksäkerhetsproblemen i Kronoby.

För att kartlägga tillgängligheten i Kronoby utfördes den 3.-4.10.2007 en tillgänglighetspromenad. På basis av denna promenad kunde det konstateras att de största problemen angående tillgängligheten var höga kantstenar i centrum, lättrafikledernas ojämna beläggning samt vissa offentliga byggnaders ingångar. Även en fråga i invånarenkäten behandlade tillgänglighet. Från enkäten framgick bl.a. problem med underhållet både sommar- och vintertid.

### 3 TRAFIKSÄKERHETSMÅL

De kvantitativa målen för utvecklingen av trafiksäkerhetssituationen härleds från mål som uppställts för hela landet och för Västra Finlands län.

#### 3.1 Riksomfattande mål

I statsrådets principbeslut från år 2001 om en förbättring av säkerheten i vägtrafiken uppställs följande riksomfattande mål för att minska trafikdöden:

- År 2010 ska antalet förolyckade i trafiken vara högst 250. (År 2006 omkom 330 personer i trafikolyckor.)
- Enligt den långsiktiga trafiksäkerhetsvisionen ska vägtrafiksystemet planeras så, att ingen behöver dö eller bli allvarligt skadad i trafiken. Målet är att skapa förutsättningar för en kontinuerlig utveckling av trafiksystemet som innebär att det årliga antalet trafikdödade kring år 2025 är högst 100.

En riksomfattande trafiksäkerhetsplan för åren 2006-2010 har färdigställts i december 2005. Principbeslutet som togs år 2001 har godkänts i ett principbeslut som statsrådet fattade i mars. Beslutet innehåller sådana viktiga åtgärder i trafiksäkerhetsplanen som med tanke på organisationerna som är involverade i trafiksäkerhetsarbetet förutsätter statsrådets principiella ställningstagande. I beslutet föreslås att åtgärder i anslutning till följande delområden ska beredas och genomföras under åren 2006-2010:

- En förbättring av samarbetet
- EU-samarbete
- En minskning av mötesolyckorna på huvudvägarna
- En minskning av fotgängar- och cykelolyckorna i tätorterna
- En dämpning av hastigheterna
- En minskning av de alkohol- och drogrelaterade olyckorna
- En minskning av yrkestrafikens olyckor
- En effektivisering av förarutbildningen och körkortskontrollen.

#### 3.2 Mål för Västra Finlands län

Året 2002 gjordes en undersökning "Trafiksäkerhetsutredning och utvecklande av trafiksäkerhetssituation inom Västra Finlands län. I denna utredning lades huvudvikten i utvecklingen av trafiksäkerhetsverksamheten vid en effektivisering av förverkligandet av olika åtgärder samt vid att finna en ändamålsenlig balans mellan de olika åtgärderna. Därför strävade man i första hand till att utveckla koordineringen, planeringen och uppföljningen av trafiksäkerhetsarbetet samt att förbättra samarbetet på olika nivåer (nationell nivå, länsnivå och landskapsnivå). Förslaget till ny verksamhetsmodell för trafiksäkerhetsarbetet gäller främst roll och arbetsfördelningen mellan Västra Finlands trafiksäkerhetsdelegation och de regionala samarbetsgrupperna.



### 3.3 Trafiksäkerhetens mål i Kronoby

#### 3.3.1 Linjer för trafiksäkerheten 2010 (2012)

Målbilden har beskrivits med följande poängteringar:

- Antalet olyckor som leder till personskador är mindre per invånare än i landet i medeltal och trenden är nedgående.
- Ungdomens trafiksäkerhetssituation och det allmänna attitydklimatet mot trafiksäkerhet förbättras. En hänsynsfull och lugn trafikering motiveras!
- Vikten av att följa reglerna betonas i uppfostran; trafikbeteendet ärvs ofta av föräldrarna.
- Trafikmiljön planeras så, att ingen behöver dö eller bli allvarligt skadad i trafiken.

#### 3.3.2 Mål för att minska allvarliga trafikolyckor

Enligt de riksomfattande trafiksäkerhetsmålen skall antalet som dör i vägtrafiken och antalet allvarligt skadade minska kontinuerligt. Dödsoffrens antal borde 2010 vara cirka 40 % lägre än nu och 2025 högst en fjärdedel av nuvarande nivå.

I Kronoby har under de senaste åren i medeltal 1,31 personer/1000 invånare skadats i vägtrafikolyckor. De riksomfattande målen handlar om en minskning av dödsoffren i vägtrafiken, men på kommunnivå är det skäl att också ställa som mål en minskning av olyckor som leder till personskador. Sålunda skulle målet för olyckor som leder till personskador i Kronoby vara:

- 🚦 2010 högst 0,79 olyckor/1000 invånare som leder till personskada
- 🚦 2015 högst 0,65 olyckor/1000 invånare som leder till personskada
- 🚦 2025 högst 0,33 olyckor/1000 invånare som leder till personskada.

#### 3.3.3 Trafiksäkerhetsarbetets funktionella mål

Vid fastställandet av de funktionella målen för Kronoby beaktades både riksomfattande mål och länets mål samt lokala särdrag (invånarenkät). Följande funktionella mål har uppställts.

Trafiklederna planeras och byggs så att olyckorna reduceras trots att trafikmängden ökar.

**Trafiksäkerheten i beslutsfattandet**

- Trafiksäkerhetens värdering och tyngdpunkt ökas i beslutsfattandet.
- Beslutsfattarna erbjuder information om trafiksäkerheten.
- Metodiken i beslutsfattandet om trafiksäkerhetsåtgärder utvecklas.

**Trafiksäkerhetsarbetet**

- Aktiviteten i trafiksäkerhetsarbetet utvecklas och kontinuiteten i arbetet tryggas, man sköter om arbetets person- och verksamhetsresurser.
- Upprätthållande och utvecklande av trafiksäkerhetskunskaperna samt förmedling av dem.
- Samarbetet och det gemensamma ansvaret i trafiksäkerhetsarbetet utvidgas (bl.a. privata sektorns deltagande)
- Det till unga riktade trafiksäkerhetsarbetet aktiveras, man strävar efter att inverka på ungdomens beteende i trafiken och på så sätt minska de unga trafikanternas (cyklar, mopeder, skotrar, unga bilister) olyckor.
- Man försäkras om att skolskjutsarna är trygga.

**Utvecklandet av trafikmiljön**

- Trafiksäkerhetsaspekterna tryggas på olika nivåer i planeringen av markanvändningen.
- Trafikmiljön planeras på de svagaste trafikanternas villkor – barn och äldre (också möjligheterna att röra sig obehindrat tas i beaktande).
- Fotgängarnas och cyklisternas säkerhet förbättras i centrum och bysamhällen, utvecklandet av förhållandena och rutterna för den lätta trafiken pågår kontinuerligt.
- Vid planeringen av tätorternas trafikmiljöer fästs särskild uppmärksamhet vid minskningen av fordonstrafikens hastigheter.
- Singel- och djurolyckorna minskas vid de värsta anhopningsplatserna.

**Påverkan av trafikanter, övervakning**

- Hastighetskontroller effektiveras.
- Rattonykterheten minskas och användningen av säkerhetsanordningar (bl.a. säkerhetsbälte, cykelhjälm, reflex) ökas bl.a. genom upplysning och övervakning.
- Yrkestrafikens säkerhet förbättras, trafiksäkerheten tas i beaktande då varu- och persontransporter konkurreras ut.



## 4 PROBLEMSTÄLLEN OCH ÅTGÄRDER FÖR EN FÖRBÄTTRING AV TRAFIKMILJÖN

### 4.1 Planeringens utgångspunkter

I det följande presenteras problemställena som framkommit på basis av enkäter och intervjuer, olycksanalyser, initiativ, inledningsseminariet (förvaltningsorgan, beslutsfattare) och terrängsyner samt planerade korrigeringsåtgärder. Syftet med planeringen var att ta fram de viktigaste och mest nödvändiga förbättringsåtgärderna för den närmaste framtiden (1-2 år), på kort sikt (3-6 år) samt på lång sikt (7-10 år). Vid planeringen av åtgärder prioriterades både åtgärder som kräver små investeringar och är lätta att genomföra och åtgärder som kan genomföras på längre sikt och är mer kostnadskrävande, men som förbättrar trafiksäkerheten avsevärt.

Åtgärderna presenteras problemvis i tabellerna och omfattar både konstruktiva åtgärder och åtgärder som gäller trafikstyrning. Dessutom presenteras åtgärder i anslutning till underhåll och trafikstyrning.

Beskrivningar av problemställena och åtgärderna presenteras i åtgärdstabellen i bilaga 1 och åtgärderna försedda med objektnummer i åtgärdskartor (bilderna 13 – 16). I tabellerna återges även kostnaderna för genomförandet av åtgärderna samt kategori enligt prioritet.

Vid inskrivningen av åtgärder har möjligheten att uppdatera planen beaktats. Tabellerna för åtgärdsförslag har levererats i form av separata filer till beställarna för uppdatering. Åtgärder kan enkelt avlägsnas från eller införas i tabellerna. Tabellerna har även en uppföljningskolumn där en markering införs då en åtgärd har genomförts.

### 4.2 Åtgärder i glesbygd

Åtgärdskartan är presenterad i bilaga 1.

#### **Objektnummer 101: Riksväg 8 – Hästövägen, korsningen**

Balanslinjen på anslutande vägar bör höjas så att sikten förbättras.

#### **Objektnummer 102: Riksväg 8 mellan Kronobyvägen (fbv. 17959) och Flygfältsvägen (reg.v. 748)**

Hastighetsbegränsningen borde sänkas till 80 km/h från nuvarande 100 km/h. Avståndet mellan korsningarna är så litet att hastigheterna med nuvarande begränsningar inte hinner sänkas tillräckligt.

**Objektnummer 103: Korsningen rv 8 och Kronobyvägen**

Växtligheten i korsningen är för hög och hindrar sikten. Växtligheten röjs av väghållaren.

**Objektnummer 104: Byvägen (fbv. 17955)**

Vid skolan tillses att trafikmärke "Se upp för barn" finns på båda sidorna om skolan!

**Objektnummer 105: Flygvälsvägen (reg.v. 748) – Kronobyvägen (Fbv. 17959), cirkulationsplatsen**

Cirkulationsplatsens växtlighet växer sig delvis för hög och hindrar sikten. Växtligheten kontrolleras och väghållaren förutsätts hålla växtligheten tillräckligt låg.

**Objektnummer 106: Flygfälsvägen (748)**

Flygfälsvägen är i sitt nuvarande skick, utan gc-led, mycket farlig för fotgängare, cyklister och övrig lätt trafik. Hastigheterna på vägen är farligt höga. Hastighetsbegränsningen borde sänkas till 60 km/h på hela sträckan mellan Kronobyvägens cirkulationsplats och Såkavägen.



Bild 18. Flygfälsvägen (748).

**Objektnummer 107: Merjärvvägen (748) – Backändavägen (748) - Djöstasvägen (17945)**

Korsningens utformning visar i nuläget inte klart vilken som är den huvudsakliga körriktningen (regionväg 748), utan från Merjärvvägen är det lätt att köra direkt till Djöstasvägen. Förkörsrätten i korsningen borde ändras på så sätt, att regionväg 748 är huvudriktning. Korsningen utformas även på nytt på så sätt, att huvudriktningen blir smidigare och Djöstasvägen ansluts mera vinkelrätt till stamvägen. Redan i det första skedet borde trafikmärke 861 "Riktning för trafik med förkörsrätt" placeras i korsningen och trafikmärke 231 "Väjningsplikt i korsning" vid Djöstasvägen.



*Bild 19. Huvudriktningen visas i Merjärvvägens och Djöstasvägens korsning.*

**Objektnummer 108: Backändavägen (748) – Bastvägen (17957), korsningen**

Sikten i korsningen är dålig speciellt där Bastvägen ansluter till Backändavägen. Som den mest brådskande åtgärden föreslås att växtligheten röjs. I korsningens nordvästra hörn föreslås även en jordskärning samt flyttning av en elstolpe för att förbättra sikten och säkerheten i korsningen.



*Bild 20. Dålig sikt i korsningen.*

**Objektnummer 109: Såkavägen (17965) vid Vårdcenter**

Vid Såkavägen föreslås en extra skylt "Vårdcenter" på båda sidorna om vårdcentret. Utformningen av vårdcentrets anslutning och sikten bör överses och göras säkrare.



**Objektnummer 110: Riksväg 13 - Murickvägen – Loulusvägen, Nedervetils södra korsning**

Korsningen är farlig särskilt för den svängande eller anslutande trafiken. I det första skedet borde informationsskylten i korsningen flyttas för att förbättra sikten. I det andra skedet kunde korsningens utformning ändras på så sätt, att fyrvägs-korsningen ändras till två T-korsningar och en körfil byggs för fordon som svänger mot Nedervetil.

**Objektnummer 111: Riksväg 8, norrut från Boholmsvägen (7497)**

Vägbelysning saknas från en ca 3 km lång vägsträcka längs riksväg 8 mellan Boholmsvägen och Karleby rå. Vägbelysningen borde kompletteras och säkerheten förbättras på denna bristfälliga vägsträcka.

**Objektnummer 112: Flygarevägen (7481) vid flygfältet**

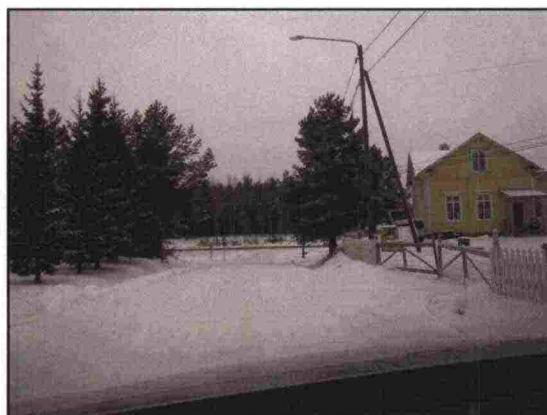
Hastighetsbegränsningsskylt 60 km/h saknas på vägen i riktning från flygfältet. Vägskylt sätts upp.

**Objektnummer 113: Flygfältsvägen (748), mellan Kronobyvägen och Flygarevägen**

Flygfältsvägen är farlig för gc-trafiken eftersom den är livligt trafikerad, hastigheterna är höga och gc-led saknas. Det finns mycket bosättning på båda sidorna om vägen. En väg för gc-trafik borde byggas på sträckan mellan Kronobyvägen och Flygarevägen.

**Objektnummer 114: Åsbackavägen (747) – Jeussvägen (17939), korsningen**

Åsbackavägen är livligt trafikerad och vägen belastas speciellt av tung trafik. Jeussvägens anslutning är farlig för den svängande och anslutande trafiken. Sidovägarnas balanslinje i fyrvägs-korsningen borde ändras eller X-korsningen ändras till två T-korsningar.



*Bild 21. Åsbackavägens och Jeussvägens korsning.*

**Objektnummer 115: Åsbackavägen (747) – Snårsundvägen (17928) – Lyttsmossvägen (17925), korsningen**

Se ovan. Sidovägarnas balanslinje i fyrvägs-korsningen borde ändras eller X-korsningen ändras till två T-korsningar.

**Objektnummer 116: Åsbackavägen (747) – Snårevägen (17944) - Kivjärvvägen, korsningen**

Se ovan. Sidovägarnas balanslinje i fyrvägs-korsningen borde ändras eller X-korsningen ändras till två T-korsningar.

**Objektnummer 117: Backändavägen ((748) – Brännkärrvägen (enskilda väg)**

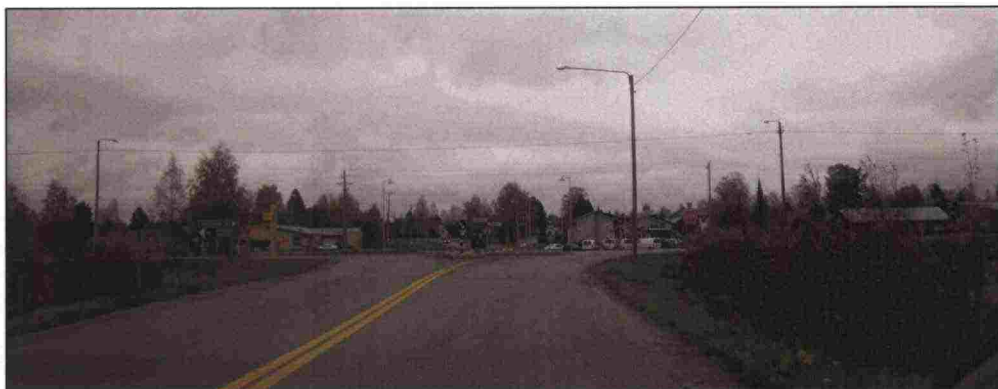
Trädbeståndet och buskar borde röjas bort.

**Objektnummer 118: Riksväg 13 – Viitavesivägen (17933), korsningen**

Korsningen är farlig för den svängande trafiken. Ett väjningsutrymme borde byggas i korsningen.

**Objektnummer 119: Riksväg 13 - Backändavägen (748), korsningen**

Korsningen är på grund av de stora trafikmängderna och den svängande trafiken samt trafiken som korsar riksvägen mycket farlig. Korsningen borde byggas om till en rondell som dämpar farterna tillräckligt mycket, men som också passar den tunga trafiken.



*Bild 22. Farlig korsning, rv 13 – Backändavägen.*

**Objektnummer 120: Riksväg 13 - Norra Terjärvvägen (7430)**

Kanalisering i anslutningen.

**Objektnummer 121: Riksväg 8, Kronobyvägen (17959) mot Hopsala**

Fotgängare och cyklister i Hopsala måste korsa riksvägen på ett farligt sätt och längs Kronobyvägen saknas gc-led. Längs Kronobyvägen föreslås byggande av en gc-led från Kronoby centrum till Hopsala och under riksvägen en underfart för gc-trafiken till Kronobyvägens anslutning.



### Objektnummer 122: Riksväg 13, sträckan mellan Pelostrandvägen (17961) – Sandbackavägen

Gc-trafiken måste använda den farliga riksväg 13 vid resor från Sandbacka till Nedervetil centrum. På avsnittet mellan Sandbackavägen och Pelostrandvägen föreslås byggande av en gc-led längs riksvägen.

### Objektnummer 123: Riksväg 8, sträckan mot Karleby

På sträckan mellan Kronoby och Karleby föreslås byggande av en gc-led för att förbättra möjligheterna för och säkerheten i gc-trafiken.

### Objektnummer 151: Flygfältsvägen (748), ny väglinje mellan Påras - flygfältet

Flygfältsvägen (748) borde förbättras med en ny vägsträckning norrom Sandbacka gårdsgrupp enligt alternativ 1 i "Åtgärdsutredning för landsväg 748 mellan rv 8 - flygfältet, 2004".

## 4.3 Åtgärder i Kronoby centrum

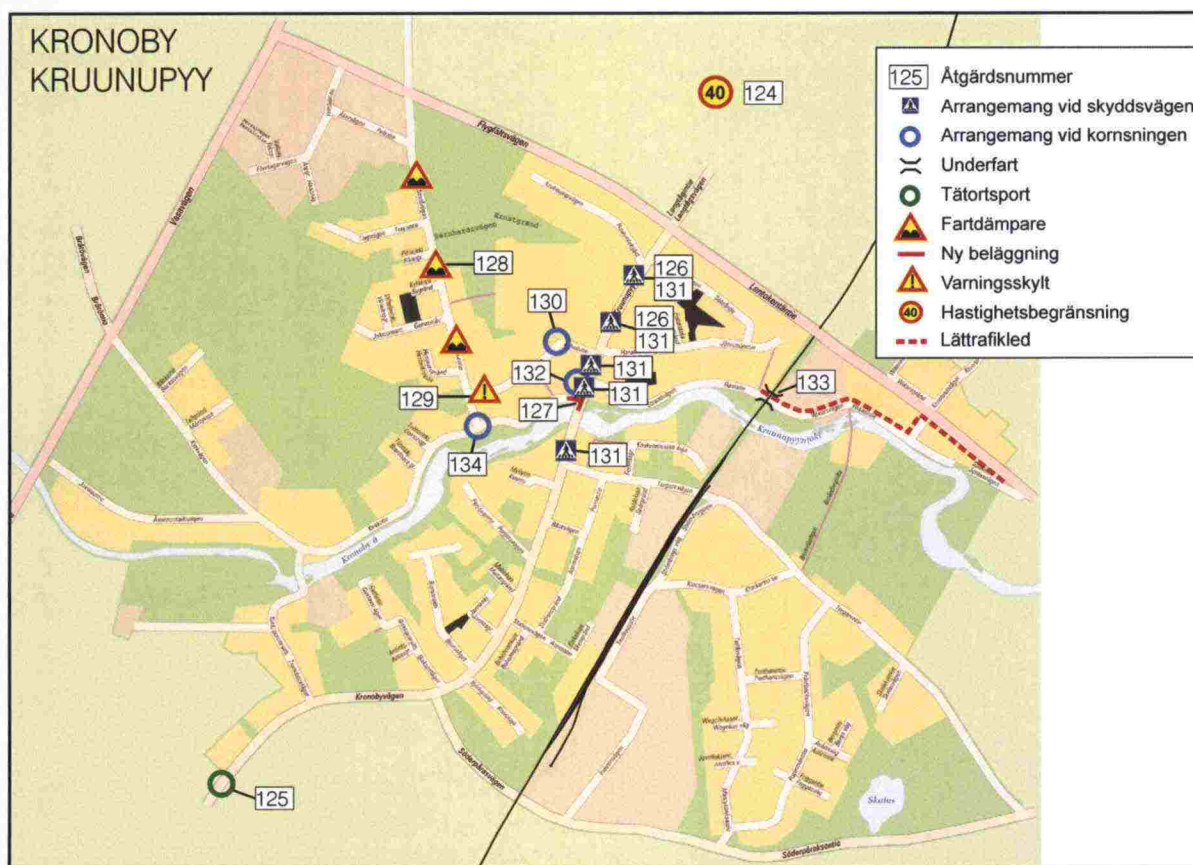


Bild 23. Åtgärdskartan av Kronobys centrum.



#### Objektnummer 124: Kronobys centrums område

Hastighetsbegränsningen 40 km/h borde utvidgas på alla vägar i riktning mot centrum. På sträckor med hastighetsbegränsning markeras begränsningen med målningar i körbanan samt, där det är möjligt, med tätortsportar.

#### Objektnummer 125: Kronobyvägen (17959)

På vägen i riktning från väster mot centrum byggs en tätortsport för att markera infarten till tätorten, hastighetsbegränsningen sänks.

#### Objektnummer 126: Kronobyvägen (17959) vid skolcentrum

För att dämpa körhastigheterna föreslås en förhöjning av de två skyddsvägarna nära skolcentret på så sätt, att busstrafiken inte försvåras. Förhöjda skyddsvägar kan markeras med belysning. Förhöjningarna genomförs i samband med nästa asfaltering.

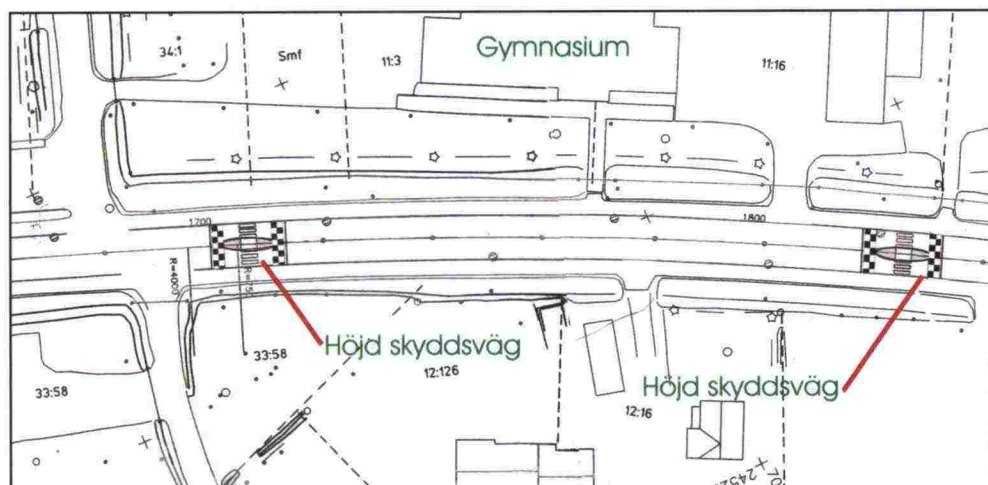


Bild 24. Höjda skyddsvägarna vid skolcentrumet.

#### Objektnummer 127: Kronobyvägen (17959) – Kyrkvägen, korsningen

Den nuvarande asfalten vid korsningen är i dåligt skick; vägen är svårframkomlig och vattenpölar vanliga. Asfaltering och en förbättring av väggrunden i samband med nästa asfaltering.



Bild 25. Asfaltering är dålig.

**Objektnummer 128: Storåvägen**

Vägen är rejält dimensionerad, rak och bred, och den lockar till höga körhastigheter. Vägen borde förses med fartdämpare med ca trehundra meters (minst) mellanrum, t.ex. sinusgupp i asfalten. Dessa fartdämpare markeras på ändamålsenligt sätt och kan även framhävas med belysning.

**Objektnummer 129: Idrottsvägen vid daghemmet**

På båda sidor om daghemmet utplaceras skyltar "Kör sakta".



*Bild 26. Daghemmet vid Idrottsvägen*

**Objektnummer 130: Idrottsvägen vid Sporthallen, korsningen**

Korsningen vid Sporthallen är väl tilltagen och skyddsväg saknas. Korsningen borde omformas, göras mera styrande och "kraftfull" och förses med en målad skyddsväg parallellt med Idrottsvägen.

**Objektnummer 131: Kronobyvägen (17959)**

Föregående förbättring av Kronobyvägen genomfördes på 1990-talet på den tiden då framkomlighet inte var ett kriterium. Skyddsvägarna har inte markerats med nedsänkta kantstenar. I samband med nästa asfaltering borde kantstenarna vid skyddsvägarna sänkas på ett minst 90 cm brett område för att förbättra framkomligheten.



*Bild 27. Kronobyvägens skyddsvägar och kantstenar skulle förnyas.*

### Objektnummer 132: Apotekens och bankhusets gård vid Kronobyvägen och Kyrkvägen

Gårdsanslutningen borde utformas, en anslutning avlägsnas och parkeringsplatserna arrangeras på nytt.

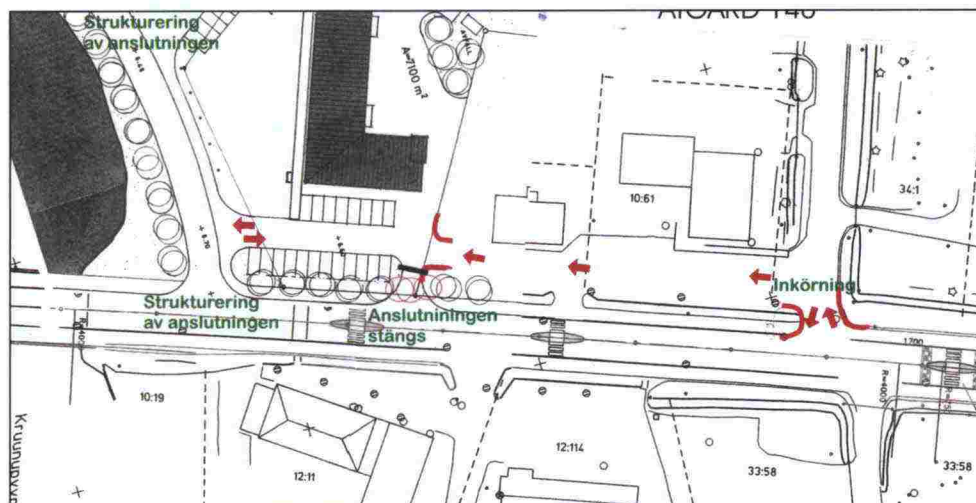


Bild 28. Strukturering av anslutningar i Kronoby centrum.

### Objektnummer 133: Gc-trafikled under järnvägen

Strandvägens förlängning har utgjorts av gc-trafikens synnerligen farliga plananslutning över järnvägen till västra sidan. Plananslutningen bör avlägsnas. En säker förbindelse för gc-trafiken på järnvägens västra sida borde byggas på så sätt, att gc-leden från Flygfältsvägen 748 leds in via Wikarsvägen till Strandvägen. Under järnvägen byggs en underfart (fri höjd 3,2 m) för gc-trafiken längs Strandvägen.

### Objektnummer 134: Kyrkvägen – Storåvägen, korsningen

Korsningen är mycket väldimensionerad och möjliggör körlinjer som förorsakar fara för gc-trafiken och även för annan trafik som använder korsningen. Korsningen borde ges en ny utformning som är "tätare" och som dämpar körhastigheterna.



Bild 29. Storåvägen är bred och lockar att köra för fort.



#### 4.4 Åtgärder i Nedervetil centrum

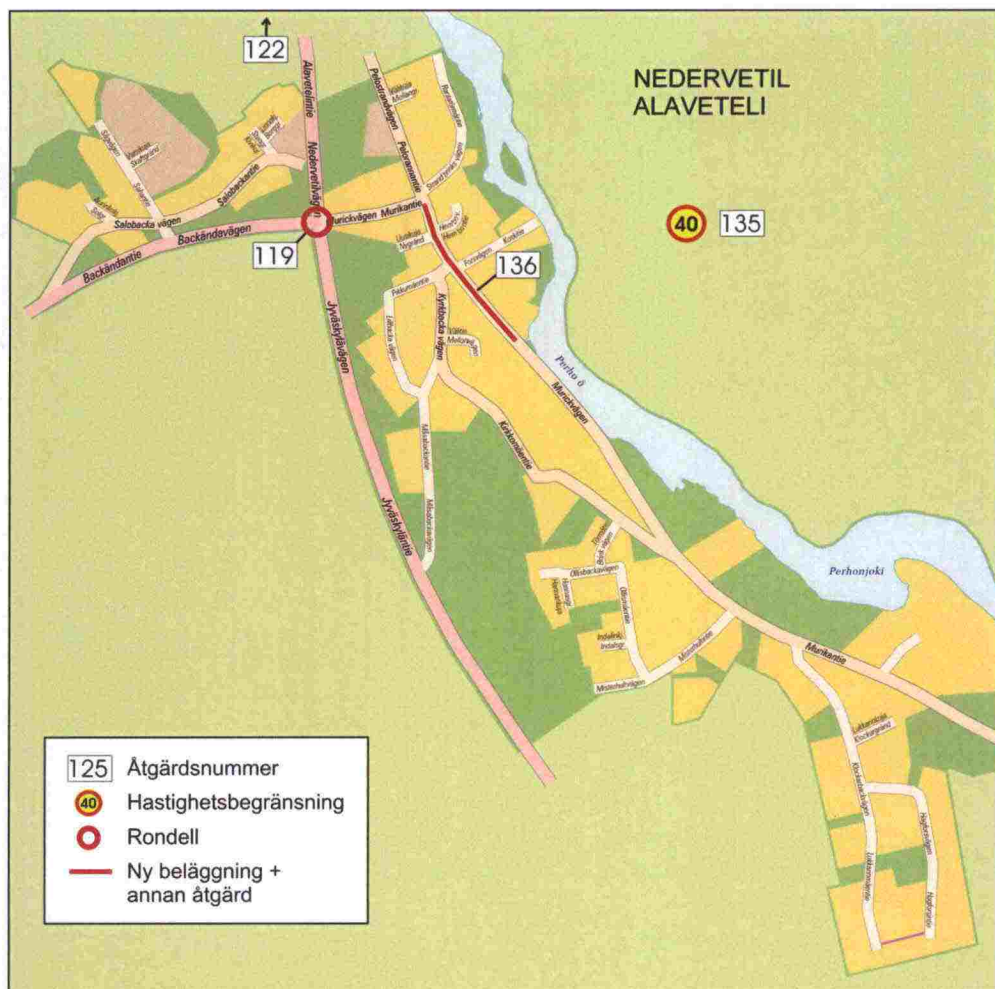


Bild 30. Åtgärder i Nedervetil centrum.

##### Objektnummer 135: Murickvägen (17946), centrum

Hastighetsbegränsningen på 40 km/h borde utvidgas på alla vägar i riktning mot centrum. På sträckor med hastighetsbegränsning markeras begränsningen med målningar i körbanan samt, där det är möjligt, med tätortsportar.

##### Objektnummer 136: Murickvägen (17946)

Murickvägens lätttrafikleder byggdes år 2005 inklusive kantstenar, men det sista asfaltlagret har inte lagts ens ännu. Kantstenarna är för höga i hela centrumområdet och förorsakar framkomlighetsproblem både för gc-trafiken och för fordonstrafiken.

Det sista asfaltlagret borde utbredas så snart som möjligt. I samband med asfalteringen borde kantstenarna vid skyddsvägarna i centrum bytas ut mot

nedsänkta kantstenar på ett område på minst 90 cm. Även företagshusets anslutning förses med ordentligt fasade kantstenar, eftersom anslutningen används av ambulanserna.



*Bild 31. För höga kantstenar i Nedervetils centrum.*

**Objektnummer 137: Murickvägen (17949) – Granökärrvägen, korsningen**

Röjning av växtligheten föreslås för att förbättra sikten. Vaghållarna förutsätts kontrollera sikten varje år.

**Objektnummer 138: Murickvägen (17949) – Tastvägen, korsningen**

Korsningen borde utformas så, att Tastvägens anslutningsvinkel förbättrar säkerheten och dämpar hastigheterna.

#### 4.5 Åtgärder i Terjärv centrum

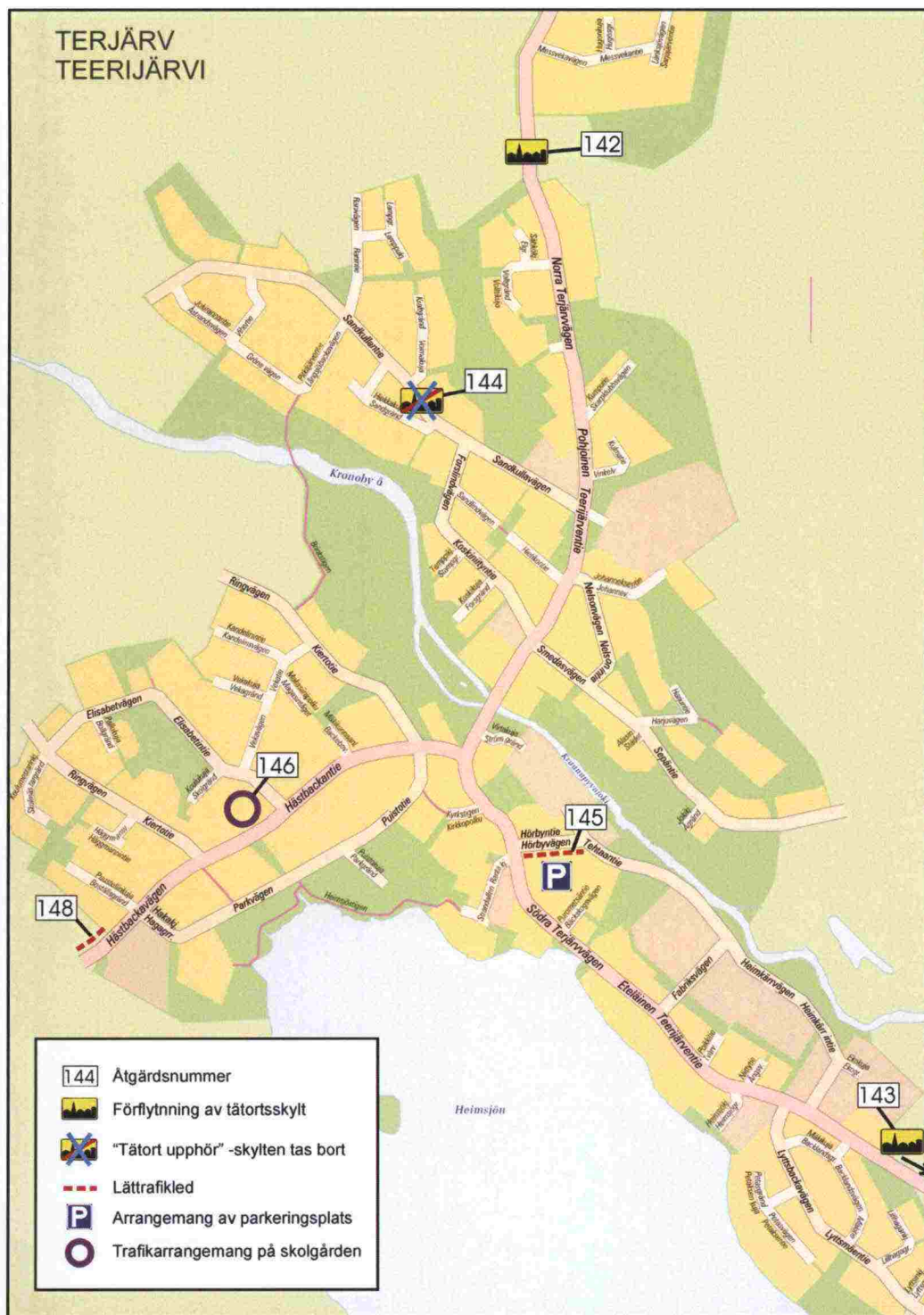


Bild 32. Åtgärdkartan i Terjärv centrumområde.



**Objektnummer 139: Norra Terjärvvägen (7430) – Skullbackavägen**

Busshållplatsen som är belägen i korsningen borde flyttas i riktning mot Terjärv och bort från den privata markägarens mark.



*Bild. 33. Busshållplatsen i Skullbackavägens korsning.*

**Objektnummer 140: Norra Terjärvvägen (7430) mellan Skullbackavägen – Terjärv centrum**

Norra Terjärvvägen är farlig för lätt trafik. En ny lättrafikled, 1,8 km byggs vid Norra Terjärvvägen mellan Skullbackavägen och Terjärv centrum.

**Objektnummer 141: Lappforsvägen (7450) – Kolamvägen (17925), korsningen**

Förkörsrätten eller den påbjudna körriktningen markeras klarare och med trafikskyltar. Körriktningen kan markeras med målningar i körbanan.

**Objektnummer 142: Norra Terjärvvägen (7430)**

Tätortsmärket borde flyttas norrut till norra sidan av Messvekavägen. Infarten till tätorten kan markeras med en port och med hjälp hastighetsbegränsning målad på körbanan.

**Objektnummer 143: Södra Terjärvvägen (7430)**

Tätortsmärket borde flyttas söderut klart söder om Heimkärrvägen. Infarten till tätorten kan markeras med en port och med hjälp hastighetsbegränsning målad på körbanan.

**Objektnummer 144: Sandkullavägen**

"Tätorten slutar"-skylten där Sandkullvägen börjar borde avlägsnas!

**Objektnummer 145: Hörbyvägen vid Hälsocentralen**

Gc-led saknas på Hörbyvägen och parkeringen längs vägen är oorganiserad. Vägen används dock bl.a. av åldringar på väg till Hälsocentralen och av barnfamiljer. Vägen används också av den tunga trafiken.

En gc-led borde byggas längs vägen och parkeringen längs vägen borde omplaneras. Man borde också hitta en alternativ led för den tunga trafiken så att den inte använder Hörbyvägen.

**Objektnummer 146: Terjärvskolans trafikarrangemang**

Trafiken på Terjärv skolas gård ger upphov till fara för skoleleverna varje dag, eftersom skolbussarna, ledsagande föräldrar och små skolelever rör sig på samma områden.

Skolans trafikarrangemang borde omplaneras och ombyggas på så sätt, att den ledsagande trafiken förbjuds på gården och trafiken för skolbussar och –taxibilar görs enkelriktad. Gårdsområdena separeras klart från vägbanorna och bollplanen avgränsas med ett staket. För den ledsagande trafiken byggs ändamålsenliga utrymmen på sidor av gården.

Planer kräver fortsatt planering.



*Bild 34. Skolskjutsar och elever på Terjärv skolans gård.*

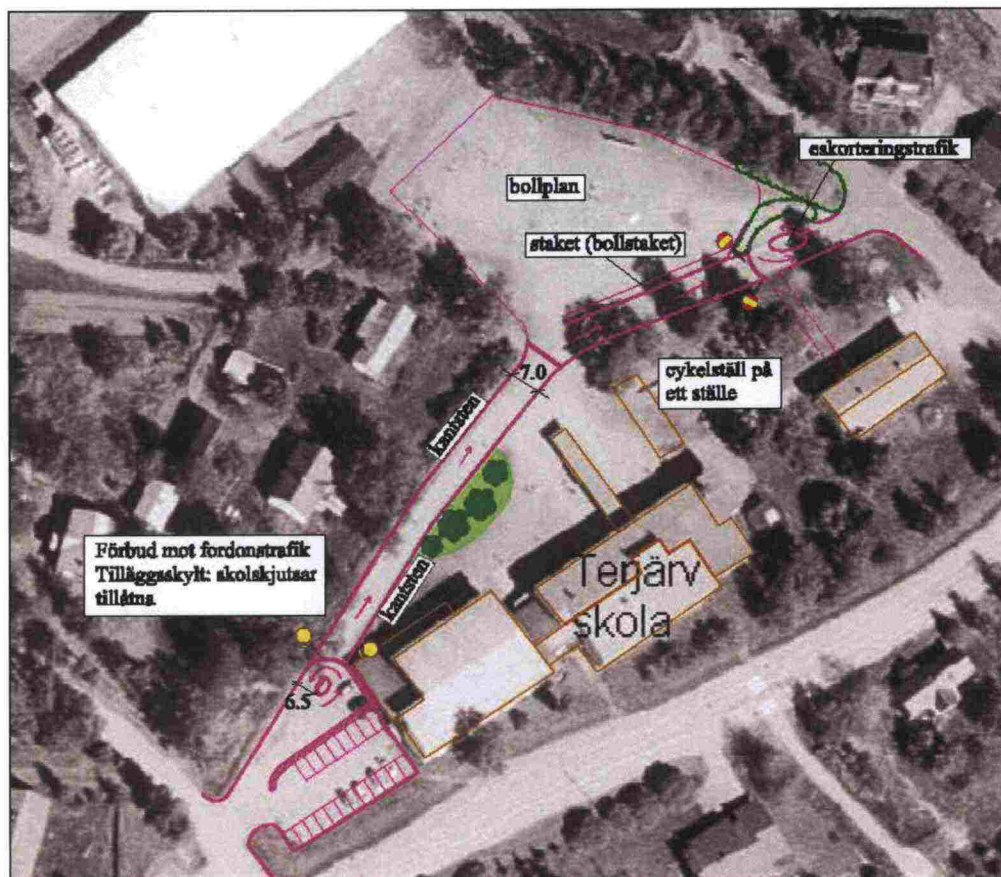


Bild 35. Idé för trafikarrangemang vid Terjärvs skola.

#### Objektnummer 147: Småböndersvägen

Sikten och säkerheten vid anslutningarna till de enskilda vägarna Svartsjövägen och Ollasmossvägen borde överses.

#### Objektnummer 147b: Småböndersvägen

Sikten och säkerheten vid anslutningen till den enskilda Storbackavägen borde förbättras, alternativt kunde anslutningen flyttas.

#### Objektnummer 148: Hästbackavägen (7450)

Gc-leden borde fortsätta västerut till västra sidan av Boställsgränds anslutning, ända till området där bosättningen börjar.

#### Objektnummer 149: Riksväg 63, Högnabbavägen, Kortjärvvägen

Stamväg 63 är smal och trafiksäkerheten dålig. År 2000 gjordes plan för områdesreservering av vägen mellan Evijärvi – Kaustby. I planen listades säkerhetsåtgärderna som skulle förverkligas i skedet 1, dvs:



- En refug vid övergångsstället vid Djupsjöbacka skola on en underfart för att trygga elevernas korsande av vägen. Vägbelysning i korsningen tilläggas också.
- Tåtortsport i Kortjärv inklusive regleringar av den lätta trafiken.
- Regleringar av enskilda väg vid Kortjärnbron
- Gång- och cykelväg mellan Högnabba – Djupsjöbacka – Kortjärv
- Byggande av uträtningen i Högnabba.

**Objektnummer 150: Stamväg 63, Högnabbavägen, Kortjärvvägen**

I skedet 2 förverkligas andra stamvägens 63 förbättringsåtgärder efter plan för områdesreservering av vägen mellan Evijärvi – Kaustby och plankort (2006).

## 5 VERKSAMHETSPLAN FÖR TRAFIKSÄKERHETS-ARBETET

### 5.1 Trafiksäkerhetsgrupp

Kommunens trafiksäkerhetsarbete styrs och övervakas av en trafiksäkerhetsgrupp, som bildades då arbetet inleddes. Gruppen består av representanter för förvaltningsorganen. Representanterna svarar för organiseringen av trafiksäkerhetsarbetet inom den egna förvaltningen. I gruppen ingår även representanter för olika intressegrupper.

Gruppens sammansättning godkändes av kommunstyrelsen den 17.9.2007 och gruppens verksamhet har därmed beslutsfattarnas godkännande. Gruppen utses och sammansättningen ses över i början av varje fullmäktigeperiod. Gruppens sammansättning presenteras nedan:

Hans-Erik Lindgren , ordf.	Tekniska nämnd
Stefan Storvall	Kommunalstyrelse
Dan Stenlund	Tekniska sektorn
Leif Jakobsson	Bildningssektorn
Carina Ahlström	Social- och hälsosektorn
Kaisa Karlström	Fritidskoordinator
Fingal Sjelvgren	Äldre rådet
Anne-Maria Hästbacka	Handikapprådet

Gruppen arbetar i samarbete med Vägförvaltningens Vasa vägdistrikt, Trafikskyddet och Polisinrättningen i Pedersöre härad.

Företag bör enligt förslaget även i fortsättningen kallas till trafiksäkerhetsgruppens möten.

### 5.2 Gruppens handlingsmodell

Arbetsgruppens verksamhet leds av ordföranden (Hans-Erik Lindgren). Ordföranden

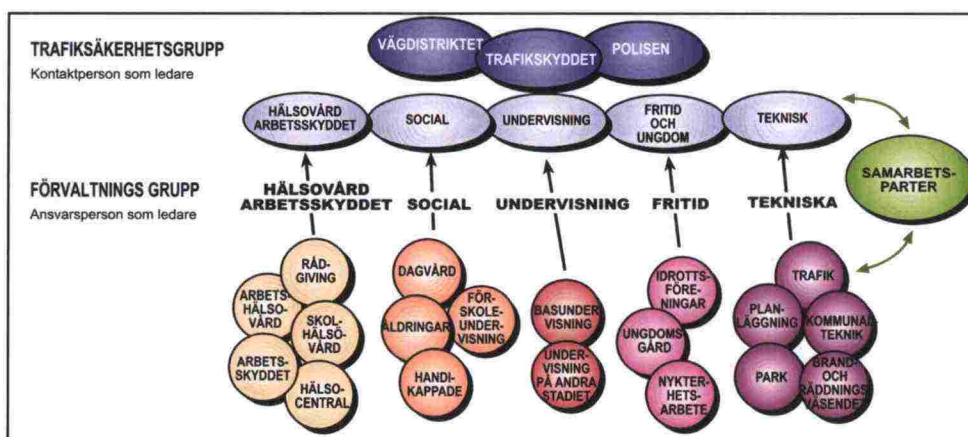
- svarar för sammankallandet av gruppen och arrangerandet av möten
- förmedlar information till förvaltningsorganens ansvarspersoner samt till intressegrupperna (arbetsgruppens medlemmar) och
- svarar för den interna och externa informationen om gruppens verksamhet.

Trafiksäkerhetsgruppens medlemmar agerar som representanter för sin egen förvaltning/organisation och förmedlar information om frågor som behandlats och beslutats inom gruppen till sin egen förvaltning/organisation.

Förvaltningarna kan ordna egna möten för att under ledning av arbetsgruppens representant behandla ärenden som gäller den egna sektorn.

Gruppen sammanträder minst två gånger per år, oftare om det behövs. Gruppens uppgifter är att:

- planera trafiksäkerhetsarbetet och fördela ansvaret på de olika förvaltningsorganen.
- övervaka trafiksäkerhetsarbetets verksamhetsplaner.
- upprätthålla verksamhetsplanen och uppdatera den enligt behov.
- övervaka trafiksäkerhetssituationen.
- behandla aktuella trafiksäkerhetsfrågor (bl.a. initiativ).
- informera om trafiksäkerhetsfrågor.
- se över målsättningarna med 1-2 års mellanrum.
- välja trafiksäkerhetstema varje år.



## 5.3 Verksamhetsplaner

### 5.3.1 Allmänna förvaltningen

Uppgiften för den allmänna förvaltningen är att skapa förutsättningar för ett så högklassigt trafiksäkerhetsarbete som möjligt i kommunen genom att trygga tillräckliga resurser för verksamheten. Inom den allmänna förvaltningen övervakas trafiksäkerhetssituationen och därtill anknuten feedback och förmedlas ärenden till trafiksäkerhetsgruppen för behandling. Centrala ämbetsman är kommundirektören.

### 5.3.2 Tekniska sektorn

Tekniska sektorn ansvarar för att trafikleder och områden befinner sig i ett skick som tryggar en säker trafik. I uppgiften ingår planering, förverkligande och underhåll. Planeringen av en säker trafikmiljö inleds redan i planläggningsskedet då de väsentliga besluten angående markanvändning fattas.



En trygg miljö skapas och upprätthålls på tekniska sektorns försorg genom att genomföra åtgärder för en förbättring av trafikmiljön inom ramen för finansieringen och i enlighet med trafiksäkerhetsplanen. Underentreprenörernas och konsulternas planering och byggverksamhet övervakas och de förutsätts besitta tillräckliga kunskaper om trafiksäkerhet. Kommuninvånarna informeras om de åtgärder som genomförs för att förbättra trafikmiljön och detta främjar även ett korrekt trafikbeteende. Kunskaperna hos personalen på tekniska sektorn förbättras genom utbildning. Tekniska sektorns verksamhetsplan presenteras i bilaga 2.

### 5.3.3 Bildningssektorn

Skolornas trafikfostran ingår i läroplanerna. Fostran för eleverna i de första klasserna (1 och 2) i grundskolan inriktas på inläringen av en säker skolväg, trafikfärdigheter och trafikregler samt på användningen av säkerhetsutrustning. Frågorna tas upp igen i klasserna 3 och 4. I grundskolans sista klasser får eleverna dessutom fördjupa sig i frågor som gäller växelverkan i trafiken och faktorer som påverkar trafiksäkerheten.

Elevernas föräldrar och lärarna engageras i skolans trafiksäkerhetsarbete, bl.a. genom deltagande i föräldrakvällar. Inträffade olyckor diskuteras på skolhälsovårdens mottagning.

Skolskjutsförarna fungerar såsom yrkeschaufförer som en viktig modell för barnen. Ett intensifierat samarbete med skolmyndigheterna eftersträvas och utbildning ordnas för förarna.

Bildningssektorns verksamhetsplan presenteras i bilaga 3.

### 5.3.4 Social- och hälsovårdssektorn

Social- och hälsovårdssektorns verksamhet når en stor grupp kommuninvånare i olika åldrar och möjligheterna till ett fortsatt trafiksäkerhetsarbete är goda.

På mödra- och barnrådgivningen informerar man om hur barnet transporteras på ett säkert sätt samt hyr ut barnbilstolar för spädbarn. På daghem och i förskolan undervisas barnen om trafikreglerna i form av lekar och får lära sig hur man rör sig tryggt och hur man använder säkerhetsutrustning. Föräldrarna får information och handledning på föräldrakvällar.

För att öka kunskaperna om trafiksäkerhet och påverka trafikattityderna hos den vuxna befolkningen ges information om bl.a. läkemedels inverkan på körförmågan, säkerhetsutrustning och bedömning av körförmåga på läkarnas mottagning. Tillsammans med olycksoffren diskuteras olyckssituationen och möjligheter som kunde ha förhindrat olyckan. Säkerheten under arbetsresor förbättras i samarbete med företagshälsovården och arbetsgivarna.

En yrkeskunnig personal har en nyckelställning när det gäller att hjälpa och informera åldringar och en utbildning av människor som arbetar med åldringar är därför viktig. Utbildningen sker genom infoblänkare och möten för människorna som arbetar inom social- och hälsovårdssektorn och hemtjänsten. Åldringarna får hjälp och anvisningar av personalen som svarar för de-

ras vård, personalen påminner bl.a. om säkerhetsutrustning och ändamålsenliga tillbehör samt visar hur utrustningen används.

Syftet är att redan i planeringsskedet beakta rörelsehindrade personers trafikbehov bättre än i dag och detta förutsätter samarbete med tekniska sektorn och Vägförvaltningen. Särskilt viktigt är det att skapa tillgänglighet i näromgivningen och därmed ge alla möjlighet att röra sig i trafiken och bl.a. förbättra åldringars möjligheter till ett längre aktivt liv. Även en utbildning av personalen som sköter handikappade är viktig på samma sätt som när det gäller åldringar.

Social- och hälsovårdssektorns verksamhetsplan presenteras i bilaga 3.

## **5.4 Samarbetspartners**

### **Trafikskyddet**

Trafikskyddet fungerar som en stödjande instans för kommunernas trafiksäkerhetsarbete genom att svara för den förebyggande trafikupplysningen i form av information, kampanjer, stöd till trafikfostran för olika åldersgrupper samt genom att ordna utbildning i samarbete med branschmyndigheter och -organisationer. Trafikskyddets tjänster presenterades för trafiksäkerhetsgruppen under arbetets gång. Trafikskyddets material är fritt tillgängligt (källan bör dock anges) på webbplatsen [www.trafikskyddet.fi](http://www.trafikskyddet.fi). Många av de åtgärder som presenteras i kommunens verksamhetsplan genomförs med utnyttjandet av trafikskyddets tjänster och material och Trafikskyddets representant ingår även i trafiksäkerhetsgruppen. Kommunen kontakter Trafikskyddets representant vid arrangerandet av möten.

*Kontaktperson: Heli Lintamo, Trafikskyddet, Vasa*

### **Polisen**

Polisen har en lagstadgad skyldighet att svara för medborgarnas trafiksäkerhet. Polisens arbete är inriktat på hastighetsövervakning och övervakning av användningen av rusmedel och säkerhetsutrustning samt riskförare. Polisens uppgift är att ingripa även vid annat beteende som bryter mot trafikreglerna.

Trafiksäkerhetsarbetet utförs både av den lokala polisen och av rörliga polisen. Lokalpolisen övervakar huvudsakligen trafiken i tätorterna, medan rörliga polisen koncentrerar sig på trafiken på huvudvägarna. Rörliga polisen svarar även för övervakningen av den tunga trafiken; övervakningen kräver specialkompetens och -utrustning i enlighet med EU-direktiv.

*Kontaktperson: Frej Stenman, Vesa Toivonen, Pedersöre härad*



### **Vägförvaltningen**

En representant för Vägförvaltningens Vasa vägdistrikt deltar i enlighet med behov och möjligheter i de möten som kommunens trafiksäkerhetsgrupp håller. Vägförvaltningens roll är särskilt viktig vid planeringen av trafikmiljö och markanvändning.

*Kontaktperson: Kjell Lind, Vägförvaltning, Vasa vägdistrikt*

### **Länsstyrelsen**

Länsstyrelsernas uppgift är att befrämja att statens centralförvaltnings landsomfattande och regionala mål uppnås. Västra Finlands länsstyrelse ansvarar för alla kommunerna och städerna i Västra Finlands län. I trafikärenden ansvarar länsstyrelsen för kollektivtrafiken samt utvecklandet av och stöden för kollektivtrafiken. Dessutom ansvarar trafikavdelningen på länsstyrelsen för loven för taxi-, gods-, tåg, linje- och kollektivtrafiken samt för trafiksäkerhetsarbetets koordinering.

Länsstyrelsens räddningsavdelning har till uppgift att som regional räddningsmyndighet befrämja god säkerhetskultur, övervaka att kommunernas servicenivå inom räddningsväsendet är tillräcklig, utveckla och planera räddningsverksamheten samt ombesörja att det inom länet finns tillräcklig ledningsberedskap inför storolyckor och undantagsförhållanden. Dessutom koordinerar räddningsavdelningen den regionala beredskapsplaneringen och fungera som statsbidragsmyndighet.

### **Räddningsverket**

Mellersta Österbottens och Jakobstadsområdets räddningsverk ansvarar för räddningstjänster och oljebekämpning på ett område som sträcker sig över 15 kommuner (inklusive Kronoby). Bl.a. sjuktransporter i Kronoby sköts i samarbete med Karleby.

Kronoby har även en egen frivillig brandkår som hjälper till med räddningstjänsterna i kommunen.

### **Företag**

Enligt förslaget borde företag och representanter för näringslivet i kommunen kallas till deltagande i trafiksäkerhetsgruppen och i fortsättningen även i verksamheten. Företagen har goda möjligheter att främja trafiksäkerhetstanken på arbetsplatserna och t.ex. hjälpa de anställda med användningen av säkerhetsutrustning eller uppgöra en företagsspecifik trafiksäkerhetsplan, t.ex. med Trafikskyddets modell som underlag. Företagets nytta av arbetet för att förebygga trafikolyckor konkretiseras speciellt i kortare perioder av arbetsoförmåga och inbesparingar i utgifterna för företagshälsovården. Hän- syn till trafiksäkerhetsfrågor höjer dessutom företagets image.

### **Föreningar och organisationer**

Aktiva föreningar och organisationer är utmärkta samarbetsparter i kommunens trafiksäkerhetsarbete. Via organisationerna och föreningarna är det möjligt att nå olika trafikantgrupper (barn, unga, åldringar osv.) och integrera trafiksäkerhetsfrämjandet i organisationens verksamhet. Att kartlägga poten-



tiella organisationer i kommunen är tämligen enkelt och samarbetet har bedrivits många gånger tidigare inom ramen för andra teman.

### **5.5 Uppföljningen av trafiksäkerhetsarbetet**

Det viktigaste vid uppföljningen av trafiksäkerhetsarbetet är att trafiksäkerhetsgruppen träffas regelbundet. Som sammankallare fungerar ordföranden. Under mötena går gruppen igenom genomförandet av förvaltningsorganens verksamhetsplaner och planerar kommande teman, åtgärder, evenemang och utbildning. Samtidigt diskuteras även aktuella frågor (kapitel 5.2). De viktigaste uppföljningsverktygen är trafiksäkerhetsarbetets verksamhetsplan samt trafikmiljöplanens åtgärdsförteckning. I förteckningen, som upprätthålls elektroniskt, antecknas genomförda åtgärder. Det finns olika mätare som kan användas för uppföljningen av trafiksäkerhetssituationen (kapitel 7.3). Valet av mätare sker inom trafiksäkerhetsgruppen.

## 6 REALISERINGSPROGRAM OCH EFFEKTER

### 6.1 Kostnader och prioritet

Genomförandet av åtgärderna har indelats i tre grupper enligt prioritet:

- prioritetsklass 1 åren 2009 – 2010
- prioritetsklass 2 åren 2011 – 2014
- prioritetsklass 3 åren 2015 - 2018.

Prioriteringsklassificeringen är målstyrd. I tabell 2 presenteras kostnaderna för åtgärderna enligt prioritetsklass och ansvarspart. Kostnaderna för enskilda åtgärder och ansvarspart presenteras närmare i åtgärdstabellerna i bilaga 3.

Tabell 2. Realiseringsprogram.

	Skede 1 (1000 €)	Skede 2 (1000 €)	Skede 3 (1000 €)	Tillsammans (1000 €)
<b>Vägförvaltning</b>	<b>1457</b>	<b>5506</b>	<b>1173</b>	<b>8136</b>
<b>Kronoby kommun</b>	<b>580</b>	<b>1627</b>	<b>0</b>	<b>2187</b>
<b>Banförvaltningscentral</b>	<b>89</b>	<b>89</b>	<b>0</b>	<b>178</b>
<b>Tillsammans</b>	<b>2106</b>	<b>7222</b>	<b>1173</b>	<b>10501</b>

Kostnaderna för projekten som ingår i realiseringsprogrammet uppgår till sammanlagt ca 10,5 milj.€. Kostnaderna för projekt som Vasa vägdistrikt ansvarar för uppgår till sammanlagt ca 8,1 milj.€ (ca 76 % av totalkostnaderna) och kostnaderna för projekt som kommunen ansvarar för till sammanlagt ca 2,2 M€ (ca 21 %). Kostnaderna för Banförvaltningscentral är ca 0,2 M€.

Kostnaderna för projekt som hör till prioritetsklass 1 är ca 2 M€, varav kommunens andel är ca 0,54 M€ och vägdistriktets andel ca 1,4 M€. Kostnaderna för projekt som hör till prioritetsklass 2 är ca 7,2 M€, varav vägdistriktets andel är ca 5,5 M€ och kommunens andel ca 1,6 M€. Kostnaderna för projekt som hör till prioritetsklass 3 är ca 1,2 M€ (vägdistrikt).

### 6.2 Åtgärdernas effekter

De föreslagna åtgärderna kommer enligt bedömningar att årligen förhindra ca 0,49 av olyckorna som leder till personskador (Tarva 4.8). Denna siffra innehåller inte åtgärder 150 och 151, dvs. stamvägens 63 och Flygvälvägens andra skede. I planerna har man inte räknat effekterna. Effektivast är åtgärderna som hänför sig till trafikstyrningen, och särskilt sänkningen av hastighetsbegränsningarna, på grund av de förmånliga kostnaderna för genomförandet av åtgärderna. Minskningen av antalet personskadeolyckor till följd av åtgärder som planeras för gatunätet har inte kunnat beräknas på basis av registreringen av olyckor, eftersom olyckorna som inträffat i gatunätet inte lokaliserats. Den reella minskningen av antalet personskade-

olyckor är därför större än det värde som angetts ovan. Den samhällsekonomiska inbesparingen i olyckskostnader på grund av åtgärder som hänför sig till landsvägarna beräknas till ca 2,5 M€/år (enhetspris 2,025 M€/dödsolycka och 0,471 M€/personskadeolycka, källa: *Tieliikenteen ajo-kustannusten yksikköarvot 2005*). Stora inbesparingar ger dessutom de åtgärder som hänför sig till gatunätet, men minskningen i antalet olyckor och därmed kostnadsinbesparingarna kan inte uppskattas på ett tillförlitligt sätt.

Förutom minskningen av personskadeolyckor har genomförandet av planen även många andra direkta och indirekta effekter som bör ges tillräcklig vikt vid prioriteringen av åtgärder. Åtgärderna som genomförs inom ramen för trafiksäkerhetsarbetets verksamhetsplan resulterar på lång sikt i en förändring i trafikattityderna och därmed i en minskning av antalet olyckor, minskad olycksrisk och minskade kostnader för kommunen.

Trafiksäkerhetsarbetet är även en imagefråga för kommunen. En förbättrad trafiksäkerhet ökar kommuninvånarnas trivsel både i trafik- och i boendemiljön. En satsning på trafiksäkerhetsfrågor i kommunens verksamhet och, speciellt, beslutsfattarnas engagemang i genomförandet av trafiksäkerhetsplanen ökar kommunens status och attraktionskraft. Ett resultat är också att den upplevda trafiksäkerheten förbättras, något som i sig borde uppfattas som en viktig faktor när det gäller att befrämja t.ex. tillgänglighet och jämlikhet. Att avhjälpa bristerna på de problemställen som lyfts fram i enkäterna bör därför anses lika viktigt som statistiken över olyckor.



## **7 UPPFÖLJNING**

### **7.1 Behandlingen av planen**

Trafiksäkerhetsplanen behandlas och godkänns av Kronoby kommunfullmäktige som en plan för åtgärdsstyrning.

Trafiksäkerhetsplanen presenteras för Vasa vägdistriktets ledningsgrupp.

Ett helhetsmässigt, systematiskt trafiksäkerhetsarbete kan fungera effektivt endast om kommunen som utgångspunkt för arbetet har en strategisk avsikt att utveckla trafiksäkerhetsarbetet. Det är därför ytterst viktigt att beslutsfattarna strävar till att genomföra planen, vilket också bör säkerställas då planen godkänns. I praktiken innebär åtagandet att kommunen anvisar tillräckliga resurser och anslår penningmedel till genomförandet av trafiksäkerhetsarbetet.

### **7.2 Fortsatt planering**

Av de åtgärder som föreslagits är det särskilt åtgärderna för trafikstyrning och underhåll som är möjliga att genomföra i enlighet med planens förslag. Vissa åtgärder förutsätter mer detaljerade planer för vägar och gator.

Åtgärderna som framställs i planen bör vid behov beaktas som planreserveringar i samband med ändringarna i general- och detaljplanerna.

Nästa trafiksäkerhetsplan kommer sannolikt att uppgöras efter tio år. Trafiksäkerhetsplanen för Kronoby kan då anslutas till en regionalt framtagna större helhet. Ett uppföljningsmöte hålles årligen.

### **7.3 Uppföljning**

Huvudansvariga för genomförandet av åtgärderna som presenteras i denna plan är Kronoby kommun och Vasa vägdistrikt. För den regelbundna övervakningen av förverkligandet av planen svarar i fortsättningen en trafiksäkerhetsgrupp för Kronoby kommun. Gruppen bildades i samband med uppgörandet av planen.

I tabell 3 presenteras förslag till mätare som kan användas för att fastställa hur trafiksäkerhetsmålen uppnåtts och för att följa upp trafiksäkerhetssituationen i kommunen. Uppföljningsmätarna togs fram utgående från de mål som uppställts i planen. Parterna bör komma överens om utbytet av uppföljningsinformation och sättet för förmedlandet av informationen till trafiksäkerhetsgruppen.

Uppgifter om olyckor på landsvägarna fås från Vägförvaltningen. Uppgifter om olyckor på gator och enskilda vägnätet finns i allmänhet registrerade hos kommunen och polisen. Uppföljningen av användningen av reflex och cykelhjälm sker då och då på Trafikskyddets försorg. Beräkningar av användningsgrad kan ske självständigt och informellt till exempel på aktiva organisationers eller studerandes försorg. Uppgifter om överhastigheter och rattonykterhetsfall fås från polisen.

Uppföljningen och uppdateringen av planen utgör en praktisk del av trafiksäkerhetsarbetet och för att lyckas med uppgiften krävs engagemang från beslutsfattarnas sida, reservering av tillräckliga resurser samt en aktiv ordförande för trafiksäkerhetsgruppen.

**Tabell 3. Exempel på mätare för uppföljningen av trafiksäkerheten.**

<b>Förhållande som ska uppföljas</b>	<b>Mätare / åtgärd</b>
<b>Dödsfall i trafiken</b>	Olyckor med dödlig utgång [st/år] Olyckor med personskada [st/år] Olyckornas anhopningsställen
<b>Skadade i olyckor</b>	Personskador (antal skadade) [st]
Användningen av <b>säkerhetsutrustning</b> <b>Mätning av hastigheter</b>	Användningsgraden av reflex [%] Användningsgraden av cykelhjälm [%] Rattfyllerister som blivit fast [%] Andelen förare som håller överhastighet i tätort [%]
<b>Åtgärder för en förbättring av trafikmiljön</b>	<b>Uppföljning och upprätthållande av elektronisk åtgärdstabelle</b>
Förbättring av säkerheten på skolvägar och vid skolskjutsar	Kartläggning av farliga platser nära skolor (identifiering av problem) Genomförande och upprätthållande av bildningssektorns verksamhetsplan Säkerhet i kriterierna för konkurrensutsättningen av skolskjutsar
Underlättande av åldringars och rörelsehindrades möjligheter att röra sig i trafiken i tätorter	Uppföljning av genomförandet av mindre åtgärder för förbättrande av tillgängligheten, beaktande av tillgängligheten i planeringen
Uppmanande av företag, föreningar och organisationer att delta i trafiksäkerhetsarbetet Främjande av säkerheten vid arbetspendling	Representanter kallas att delta i trafiksäkerhetsarbetets verksamhet och företag informeras om möjligheterna att främja trafiksäkerheten.
<b>Åtagande att eftersträva uppställda mål</b>	<b>Genomförande av åtgärder som specificeras i trafiksäkerhetsplanen</b> <b>Anordnande av regelbundna möten för trafiksäkerhetsgruppens medlemmar</b>

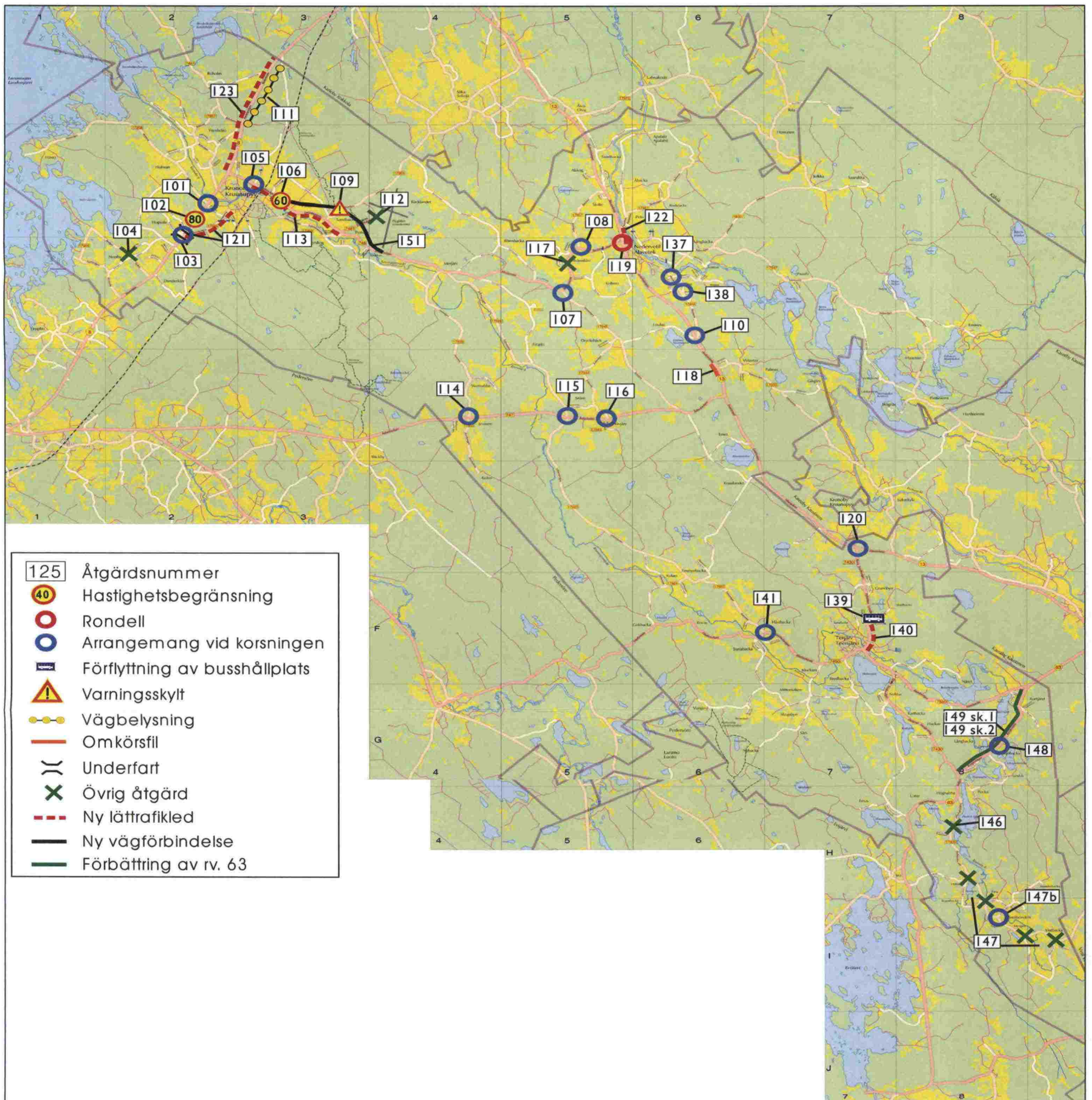
## **BILAGOR**

**BILAGA 1:** Åtgärdslista, Kronobys glesbygd

**BILAGA 2:** Åtgärdsplan

**BILAGA 3:** Verksamhetsplaner för trafiksäkerhetsarbetet







Nummer på kartor	Väg	Plats	Åtgärder	Realise- ringsskede	Väghållare	Kostnad (1000 €)	Pesk- minskning	Effektivitet (M€/Pesk)
101	Rv 8	Korsningen Rv 8 - Hästövägen	Balanslinjen på anslutande vägar bör höjas så att sikten förbättras	1	V	10,0	0,005	2,000
102	Rv 8	Riksväg mellan Kronobyvägen - Flygfältsvägen	Sänkning av hastigheten till 80 km/h mellan Kronobyvägen och Flygfältsvägen	1	V	0,5	0,084	0,006
103	Rv 8	Korsningen Rv 8 - Kronobyvägen	Röjning av växtlighet för att förbättra sikten. Även vintertid skall sikten skötas om (vinterunderhåll).	1	V	0,2	0,001	0,200
104	Fbv 17955	Byvägen	Kontrollering ifall det finns "akta skolbarnen" skyltar på båda sidorna av skolan.	1	V	0,5	-	
105	Reg.v 748	Rondellen vid Flygfältsvägen - Kronobyvägen	Förbättring av sikten. Växtligheten måste hållas tillräckligt låg. En buske är högre än resten.	1	V	0,5	-	
106	Reg. v 748	Sträckan mellan rondellen på Flygfältsvägen och Säkavägen	Sänkning av hastigheten till 60 km/h	1	V	0,5	0,055	0,009
107	Reg. v 748	Korsningen Backändavägen - Djöstasvägen	Förkörsrätten bör genast ändras åt andra hållet. Ett triangelvarningsmärke även 200 m från korsningen längs Djöstasvägen. Ett klart meddelande om ändringen till informationskanalerna. Förbättring av korsningens struktur. Kurvan bör rätas ut så att den anslutande vägen bildar en rät T-korsning	1	V	80,0	0,001	80,000
108	Reg. v 748	Korsningen Bastvägen - Backändsvägen	Röjning, jordkärning och förflyttning av alstolpe för att få bättre sikt.	1	V	2,7	-	
109	Fbv 17965	Säkavägen	Varnigsskylt och en tilläggsskylt "Vårdcenter" på båda sidorna om vårdcentret. Kontrollering av korsningen till vårdcentrets gård	1	V+K	1,0	-	

Nummer på kartor	Väg	Plats	Åtgärder	Realiseringskedje	Väghållare	Kostnad (1000 €)	Pesk-minskning	Effektivitet (M€/Pesk)
110	Rv 13	Södra korsningen Rv 13 - Murickvägen - Loulusvägen	Förflyttning av informationsskylten. Ändring på korsningens struktur genom att flytta den andra anslutande väggrenen samt byggande av en omkörningsfil. (Stafflerad korsning + omkörningsfil)	1	V	150,0	0,01	15,000
111	Rv 8	Rv 8 mot Karleby	Avsnittet som saknar belysning (ca 3 km) norrut från Reg.v. 7497 Boholmsvägen till Karleby rå.	1	V	60,0	0,108	0,556
112	Reg.v. 7481	Vid Flygarevägen	Hastighetsbegränsningsmärke saknas vid flygfältet.	1	V	0,5		
113	Reg. v 748	Sträckan mellan Flygarevägen och Kronobyvägen	Åtgärder enligt "Utredningsplan för landsväg 748 mellan rv 8 - flygfältet, alt. 0+, 2004". Lätttrafikled, belysning och trygga korsningsplatser.	1 (2)	V + K	890,0	0,008	111,250
114	Reg.v 747/Reg.v 17939	Åsbackavägen/Jeussvägen	Förflyttning av korsningen och/eller omformning till en stafflerad korsning	1 (2)	V	150,0	0,01	15,000
115	Reg.v 747/reg.v 17928/reg.v.17925	Åsbackavägen/Snårsundvägen/Lyf tmoosvägen	Förflyttning av korsningen och/eller omformning till en stafflerad korsning	1 (2)	V	150,0	0,009	16,667
116	Reg.v 747/reg.v 17944	Åsbackavägen/Snårevägen	Omformning av korsningen	1 (2)	V	150,0	0,002	75,000
117	Reg. v 748	Korsningen Backändavägen - Brännkärrvägen (ensk.v.)	Trädbesåndet och buskar borde röjas bort.	1	V + K	0,5	0,001	0,500
118	Rv 13	Korsningen Rv 13 - Viitavesivägen	Väjningsfil	2	V	30,0	0,001	30,000
119	Riksväg 13	Korsningen Vt 13 - Backändavägen	Rondell (Tillräckligt stor så den lämpar sig för den tunga trafiken.)	2	V	500,0	0,109	4,587
120	Rv 13	Korsningen Rv 13 - Norra Terjärvvägen	Kanalisering av korsningen.	2	V	204,3	0,004	51,077
121	Rv 8 / Fbv 17959		Lätttrafikled (ca. 2,5 km) från Kronoby centrum till Hopsala samt underfart för lätt trafik till rv 8. Underfart skall byggas och förenas med lätttrafikleden.	2	V + K	350,0	0,011	31,818
122	Rv 13	Sträckan mellan Pelostrandvägen - Sandbackavägen.	Lätttrafikled ca 1,8 km.	2 (3)	V	170,0	0,003	56,667
123	Rv 8	Rv 8 mot Karleby	Lätttrafikled från Kronoby till Karleby.	3	V	1087,5	0,008	135,938
151	Reg. v 748	En ny vägförbindelse till Kronobys Flygfält	Flygfältsväg borde förbättras med en ny vägsträckning norr om Sandbacka gårdsgrupp enligt alternativ 1 i åtgärdsutredningen (2004)	2	V + K	2210,0	ej räknad	



## Kronoby centrum

Nummer på kartor	Väg	Plats	Åtgärder	Realiseringskedje	Väghållare	Kostnad (1000 €)	Pesk-minskning	Effektivitet (M€/Pesk)
124		Kronoby centrum	Fartbegränsningen 40 km/h skall börja tidigare från varje håll.	1	V	0,5	0,013	0,038
125	Fbv 17959	Kronobyvägen i centrum	Tårtortsport när man närmar sig från väster	1	V	3,0	-	
126	Fbv 17959	Kronobyvägen vid skolcentrumet	Båda skyddsvägarna höjs, sådana som även bussarna kan använda. Görs i samband med nästa asfaltering.	1	V	10,0	0,024	0,417
127		Korsningen Kronobyvägen - Kyrkvägen	Reparering/påfyllning av asfalt. Görs i samband med nästa asfaltering.	1	V+K	1,0	0,006	0,167
128		Stroråvägen	Fartdämpare	1	K	5,0	-	
129		Idrottsvägen	"Kör sakta" skyltar vid daghemmet	1	K	0,5	-	
130		Korsningen Idrottsvägen - Sporthallen	Bättre organisering av anslutningen + skyddsväg.	1	K	0,3	-	
131	Fbv 17959	Kronobyvägen	Alla skyddsvägar med refug: refugernas kanter bör sänkas till en del med låga kantstenar	1	V	50,0	-	
132		Apotekets/bankhusets gård	Omstrukturering av parkeringsplatsen och anslutningarna. Görs samtidigt som upphöjningarna vid skolan.	1	K	10,0	-	
133		Strandvägen	Strandvägens förlängning + järnvägsunderfart (h=3,2 m ) + lätttrafikled till centrum enligt utredningsplan för reg.v. 748.	1 (2)	JVF+ V +K	535,0	-	
134		Korsningen Storåvägen - Kyrkvägen	Omstrukturering av korsningen	2	K	10,0	-	

## Nedervetil centrum

135	Fbv17946	Centrum	40 km/h områdesbegränsningen vid centrum förstoras.	1	V	0,5	-	
136	Fbv17946		- Asfaltering ett till lager eftersom den nuvarande kantstenen är för hög - Sänkning av kantstenen vid skyddsvägarna för att förbättra tillgängligheten (rollatorer och cyklar etc.) - Kantstenen vid anslutningen till företagshuset sänks (underlättar ambulanskörningar etc)	1	V	22,0	-	
137	Fbv17946	Korsningen Murickvägen - Granökärrvägen	Röjning för att förbättra sikten	1	V+K	0,2	-	
138	Fbv17946	Korsningen Murickvägen - Tastvägen	Omformning av korsningen för att göra den anslutande väggrenen vinkelrät	2	V+K	50,0	-	

Terjärv centrum

Nummer på kartor	Väg	Plats	Åtgärder	Realise- ringsskede	Väghållare	Kostnad (1000 €)	Pesk- minskning	Effektivitet (M€/Pesk)
139	Reg.v 7430	Korsningen Norra Terjärvvägen - Skullbackavägen	Busshållplatsen flyttas framåt mot Terjärv (på kommunens mark).	1	V	14,9	-	
140	Reg.v. 7430	Norra Terjärvvägen mellan Skullbacka - Terjärv centrum	Ny lättrafikled , 1,8 km	1	V + K	300,0	0,008	37,500
141	Fbv 7450	Korsningen Lappforsvägen - Kolamvägen	Väjningsplikten utmärks tydligare	1	V	0,5	0,001	0,500
142	Fbv 7430	Norra Terjärvvägen	Tätortsskylten flyttas norrut, där tätorten börjar.	1	V	0,3	-	
143	Fbv 7430	Södra Terjärvvägen	Tätortsskylten flyttas söderut, där tätorten börjar.	1	V	0,3	-	
144		Sandkullavägen	"Tätorten slutar" -skylten kan tas bort	1	K	0,2	-	
145		Hörbyvägen	Lättrafikled måste byggas och parkeringen omstruktureras	1	K	30,0	-	
146		Terjärv skola	Omstrukturering av trafikarrangemangen på skolgården för att förbättra säkerheten	1	K	20,9	-	
147	Fbv 17909	Småböndersvägen	Sikten och säkerheten vid anslutningarna till Svartsjövägen och Ollasmossvägen borde överses.	1	V+K	20,0	-	
147b	Fbv 17909	Småböndersvägen	Sikten och säkerheten vid anslutningen till Storbackavägen borde förbättras, alternativt kunde anslutningen flyttas.	1	V+K	40,0	-	
148	Fbv 7450	Hästbackavägen	Lättrafikleden förlängs (ca 300 m) mot väster till bosättningsens slut.	2	V	45,0	0,001	45,000
149	St 63	Stamväg 63 mellan Högnabba - Djupsjöbacka - Kortjärv	Säkerhetsåtgärder cg-väg, refug, underfart, belysning och regleringar av enskilda vägar enligt tidigare plan för st 63 (år 2000) och plankort (år 2006)	1	V	332,0	0,029	
150	St 63	Stamväg 63 mellan Högnabba - Djupsjöbacka - Kortjärv	Förbättring av st 63 skall göras efter tidigare planer; Kauhava-Ylivieska stamväg 63 mellan Evijärvi och Kaustby, 2000 och plankort 2006 (skede 2).	2	V	2800,0	0,02	
Tillsammans						10500,6	0,532	

**Verksamhetsplan för Social och Hälsovård**, Kontaktperson: Carina Ahlström och Lisen Bäck-Lindholm

1/2

Samarbetspartners	Mål	Åtgärd	Tidpunkt	Ansvars-person	Uppföljning
Affärer, äldre rådet	Olika hjälpmedel för äldre och handikappade. T.ex. halkskydd, rullatorer, mm.	Infokampanjer	Pensionärsträffar		
Pensionsföreningar, äldre rådet, hemservicepersonal	Trafikinfo åt äldre personer.	Infotillfällen, teman vid vårdcentren och pensionärshemmen.	Kontinuerligt		
Hälsovården	Vikten av syn och hörsel i trafiken. Inverkan av mediciner när man är i trafiken.	Läkare och hälsovårdspersonal informerar.	Vid hälsobesök		
Trafikskyddets material	Öka de äldres trafiksäkerhetstänkande och trygghetskänsla i trafiken	Info om trafikvett för äldre. Utdelning av material.	Vid olika träffar. Dagcenter		
Bilfirmor	Förbättra de äldre bilisternas kunskaper i nya trafikregler. Provning av bilar med automatväxlar.	Infokampanjer	Pensionärsträffar		
Pensionsföreningar	"När skall jag som äldre bilist sluta köra bil" Få framfört detta på ett bra sätt åt de allt fler äldre bilisterna i trafiken.	Vid läkarbesök när man ansöker om förlängning av körkortet	Vid läkarbesök. Pensionsträffar		



## Social och hälsovård, 2/2

Samarbetspartners	Mål	Åtgärd	Tidpunkt	Ansvars- person	Uppföljning
Trafikskyddet	Öka trafiksäkerheten via mödraråd- givningen	Vid graviditetsuppföljning tas upp användandet av bilbälte, barnstolar, reflex, halkskydd och cykelhjälm	Kontinuerligt	Hälsovår- darna	
Trafikskyddet	Öka trafiksäkerheten via familjeför- beredelsekurser (föräldrar som före- bild)	Vid familjeförberedelskurser tas upp användandet av barnstolar, barn- vagnar, barnsitsar på cyklar	Kontinuerligt	Hälsovår- darna	
Trafikskyddet	Öka trafiksäkerheten via mamma- barngruppsverksamheten	Vid mamma-barn grupper diskuteras användandet av barnstolar, barn- vagnar, barnsitsar på cyklar	Kontinuerligt	Hälsovår- darna	
Trafikskyddet	Broschyrer delas ut om trafiksäkerhe- ten vid olika åldrar i samband med rådgivningsbesök	Ge aktuellt trafiksäkerhetsmaterial vid rådgivningsbesök	Kontinuerligt	Hälsovår- darna	
Polisen Trafikskyddet	Öka barna trygghet och säkerhet i trafiken	Info om trafikvett för föräldrar med barn i dagvård/förskola	Föräldramöten och andra sam- lingar	Dagvårdsle- dare och barntäd- gårdslärare	
Polisen Trafikskyddet Någon firma som trycker barnets namn på reflexvästen samt för- stås firmalogon.	Ge barnen kännedom om hur man rör sig i trafiken	Info om trafikvett för barn i dag- vård/förskola. Diskussioner, temadagar om trafikfost- ran. Användande av reflexvästar un- der promenader och utflykter.	Hösten samt kontinuerligt under alla ut- flykter	Dagvårdsle- dare och barntäd- gårdslärare	

**Verksamhetsplan för Tekniska sektorn, Kontaktperson: Tage Torrkulla**

**1/2**

Samarbetspartners	Mål	Åtgärd	Tidpunkt	Ansvars-person	Uppföljning
Vägverket, tekniska nämnden, planeringskonsulter.	Vid all markplanering så skall man även beakta trafiksäkerheten.	Tas upp som en skild punkt i planebeskrivningen.	Kontinuerligt		
Väglag	Vid grundförbättring av vägar så skall man förbättra den kommande trafikmiljön. (anslutningar, sikt, m.m.)		Kontinuerligt		
Vägplanerare	Vid nybyggnad av detaljplanevägar så skall man tänka på den kommande trafikmiljön. (belysning, gupp, hastighet, m.m.)		Kontinuerligt		
Entreprenörer Vägverket	Bra beredskap för underhållet av vägar, gator och leder.	Ha klara kvalitetsfordringar vid offertförfrågningar. Uppföljning och övervakning av utfört underhåll.	Kontinuerligt		
Entreprenörer Fastighetsskötare	Bra beredskap för underhållet av gårdsplaner och fastigheter.	Ha klara kvalitetsfordringar vid offertförfrågningar. Uppföljning och övervakning av utfört underhåll.	Kontinuerligt		
Konsult	Försöka få åtskilt biltrafiken och skolelevorna vid skolfastigheterna. Gäller även vid daghem, bibliotek, idrottshall.	Man går igenom varje fastighet skilt och gör upp en plan.	Plan inom 3 år.		

Samarbetspartners	Mål	Åtgärd	Tidpunkt	Ansvars-person	Uppföljning
Medborgarinstitutet	Skolning av Tekniska sektorns personal och de entreprenörer som handhar underhållet. För de som arbetar på vägar krävs vägskydd 1 kort.	Gör upp ett skolningsprogram tillsammans med MI	Vart 4:e år		
Trafiksäkerhetsgruppen Skolsektorn	Försöka få ner hastigheten i närheten av skolor, daghem, bostadsområden, centrumområden.	Skaffa en radar med hastighetsdisplay som man placerar vid strategiska vägavsnitt för att uppmärksamma bilisterna om deras fart.	Kontinuerligt		
Lantbruksorganisationer Lantbruksaffärer Lantbruksnämnden	Jordbrukets fordon och tilläggsutrustning som blivit allt större och de rör sig långa sträckor mellan de utspridda åkerarealerna.	Ge information/skolning åt jordbrukarna om framförandet av skrymmande fordon. Putsning av anslutningar mellan åkrar / vägar.	Vart 3:e år		
Vägverket Polisen Trafikskyddet	Uppföljning av trafiksäkerhetsplanen.	Årliga möten med Vägverket, polisen, trafikskyddet	Varje år		
Vägverket Väglagen	Ha i budgeten ett trafiksäkerhetsanslag som kan användas vid förbättrandet av ett specifikt trafiksäkerhetsobjekt.	Kan vara ett samarbetsprojekt med Vägverket eller väglag där man förbättrar något trafikfarligt ställe.	Varje år		



Samarbetspartners	Mål	Åtgärd	Tidpunkt	Ansvars- person	Uppföljning /förverkli- gande
Nykterhetsförbundet för hälsa och trafik	Ungdomsfostran i trafikfrågor	Temakampanjer	Kontinuerligt	Fritidskoord.	
Berörda föreningar	Ordnad parkering vid större arrangemang.	Skyltning Parkeringsvakter Trafikarrangemang	Kontinuerlig	Arrangörerna	
MI och föreningar	Utbildning av föreningsaktiva	Olika kurser: ordningsmanna parkeringvakt	Vartannat år	Fritidskoord	
Trafikskyddet Polisen Föreningar	Trafikvett för motionärer	Infokampanjer om trafikvett	Årstidsbaserat	Fritidskoord	
Folkhälsan	Seniorer	Dela ut halkskydd åt pensionärer över 65 år	När de fyller 65		
Cykelbutiker, järnaffärer	Alla cyklister!	Säkerhetsutrustning på cykel. Lampa, hjälm, dubbdäck	Hösten	Fritidskoord	
Häststallen	Alla hästägare	Reflex på hästar och ryttare	Hösten		

Samarbetspartners	Mål	Åtgärd	Tidpunkt	Ansvars- person	Uppföljning
Polisen Trafikskyddet	Öka användandet av säkerhetsutrustningen. Hjälms, reflex, lyse.	Undervisning och info åt eleverna. Info vid föräldramöten.	Hösten	Rektorn Lärarna	
Polisen Trafikskyddet MHF	Ökad kunskap och medvetenhet om trafiken och dess faror.	Trafikjokern. Trafiktemadagar. Teknikbana med cykel. Mopedbana i högstadiet.	Hela skolarbetet	Rektorn Lärarna	
Föräldrarna Bussbolag Taxitrafikanterna	Ge nya elever kännedom om hur dom rör sig längs skolvägen samt hur dom stiger av bussen och var taxin stannar.	Skolvägen uppmärksammas i undervisningen för åk. 1-2	Hösten	Rektorn Lärarna	
Taxitrafikanter Bussbolag	Att göra skolskjutsarna säkrare. Planering av skjutsar samt regler med trafikanterna. Kurs för trafikanter.	Genomgång av regler för skolskjutsar med eleverna i åk. 1-9 Påpeka användandet av säkerhetsbälte i taxin och bussar.	Hösten	Skoldirektör Rektorn	

TIEH 1000191R-08